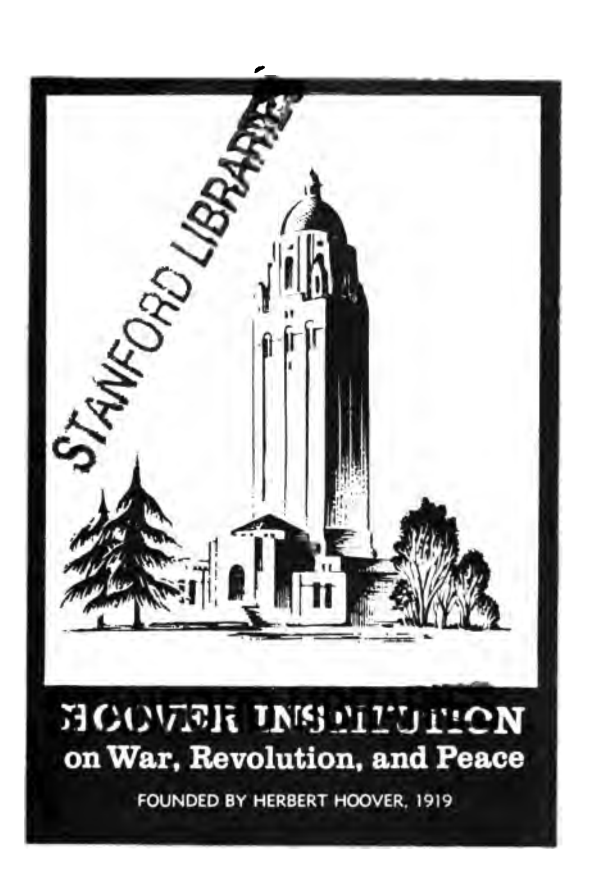
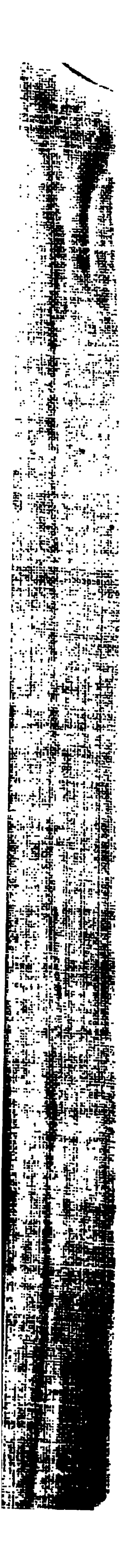


Soleillet, Paul.

Exploration du Sahara central.


STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919





AVENIR

DE

LA FRANCE EN AFRIQUE.

REPRODUIT

PAR ORDRE DE LA COMMISSION SUPÉRIEURE
POUR L'ÉTUDE DES QUESTIONS
RELATIVES À LA MISE EN COMMUNICATION
DE L'ALGÉRIE ET DU SÉNÉGAL
AVEC L'INTÉRIEUR DU SOUDAN.

PAUL SOLEILLET.

EXPLORATION DU SAHARA CENTRAL.

AVENIR
DE
LA FRANCE EN AFRIQUE.

> Nous devons remplir l'Afrique, où il ne peut plus y avoir de vraie gloire militaire pour une puissance européenne, non du bruit de nos armes, mais des œuvres vivantes de notre génie civilisateur. (Page 12.)



PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC LXXIX.



INTRODUCTION.

Porté dès l'enfance par le goût le plus impérieux vers la carrière des voyages, j'étais loin de songer, lorsque j'entrai dans le monde, que moi aussi je deviendrais l'émule des Mungo-Park et des René Caillé, dont les vieux récits avaient été pour mes jeunes ans une source inépuisée d'intérêt.

Après un court séjour dans une administration des finances à laquelle appartenait mon père, je commençais (1866) mes voyages en Afrique. Dès mon second voyage (1867), une question toute spéciale, à laquelle je circonscrivais dès lors mes études, seule m'occupait, celle des relations commerciales de l'Afrique centrale avec l'Europe.

Cette étude me montra toute l'importance qu'avait eue ce commerce dans l'antiquité et au moyen âge; je le retrouvais bien amoindri, mais existant au Maroc et à Tripoli; depuis, le ramener vers nos possessions de l'Algérie et du Sénégal a été ma constante préoccupation, et, dès lors (1867), je me préparais à un voyage dans l'intérieur de l'Afrique.

Sachant d'une part que la route qui de l'Algérie aboutit au Soudan occidental, traverse l'archipel des oasis du Touat et voyant d'autre part que, malgré les renseignements fournis par les indigènes, malgré les explorations faites par des voyageurs français ou étrangers, toutes les routes qui relient le Sahara à la Méditerranée étaient explorées, à l'exception de celle qu'il nous importait le plus de connaître,

de la seule qui puisse nous assurer des relations sûres et faciles avec le Sahara central et le Soudan occidental (c'est incontestablement la route d'Alger à In-Çalah), mon plan de voyage fut facilement arrêté : me rendre à In-Çalah avec des Chaamba ou autres indigènes de l'Algérie dont la présence au Tildikelt a été constatée par Rolffs; ce voyage, auquel je me préparais dès 1867, je l'ai heureusement exécuté de 1872 à 1874.

J'avais reconnu que le commerce important qui existait autrefois entre le nord et le centre de l'Afrique avait pendant longtemps traversé la régence d'Alger, ainsi que le témoigne l'ancienne prospérité de Ouargla et autres queçour du Sahara algérien; mais qu'à la suite des guerres dont le sud de l'Algérie a été le théâtre depuis l'occupation d'Alger par les frères Aroudj et Kerrédine (1515) jusqu'à la fin de la conquête française (1853), les villes commerciales que possédait cette portion du désert ont été ruinées et en partie détruites. Aussi les caravanes venant du Soudan et voulant soit vendre les productions de la Négritie, soit acheter les produits manufacturés de l'Europe, sont obligées d'aller trouver à l'est ou à l'ouest de nos possessions des centres commerciaux qui, comme *Ghadames*, *Mourzouk*, ou les villes du *Tafilalet*, leur procurent les moyens de se livrer à leur trafic sans quitter le désert.

Après m'être occupé théoriquement de ces questions, je résolus d'en essayer la solution pratique. C'était au lendemain de nos désastres. Il me semblait qu'un projet qui pourrait sensiblement contribuer à relever la fortune publique de la France et à rendre à notre chère patrie son influence civilisatrice dans le monde devait être bien accueilli du Gouvernement; aussi, en octobre (1871), je remettais à M. de Larcy, mon compatriote, alors ministre, une note

indiquant un moyen qu'aurait la France d'amener sur les marchés algériens le commerce du Sahara central et du Soudan occidental; je proposais et la création de docks-entrepôts dans l'oasis de Laghouat et l'exploration du Sahara entre cette oasis et In-Çalah.

Il ne fut fait à ma note aucune réponse. J'eus l'occasion d'entretenir, les 5 et 14 mars 1872, de mes projets M. Félix de Surville, de Marseille, et d'après ses conseils, je les présentai à Paris à la Société générale algérienne.

Arrivé à Paris vers les premiers jours de mars 1872, je remettais le 3 avril des notes sur un projet pour *l'établissement de docks à Laghouat*, au directeur de cette société, qui, après avoir approuvé mon idée en principe, désirait la faire étudier à Alger (1).

Sans se prononcer, la Société générale algérienne me fit dire par son directeur d'alors, M. de Guigné, que son intention n'était pas d'entreprendre immédiatement une pareille affaire, mais le conseil m'était donné de me rendre en Afrique, où, avec l'aide du directeur du Comptoir d'Alger, auquel on me recommandait, je pourrais réaliser mes projets.

Mon ardent désir de les voir réussir m'empêcha de comprendre qu'il n'y avait là qu'une fin de non-recevoir polie, et je partis le cœur plein d'espérance. Arrivé dès les premiers jours de septembre en Algérie, je ne tardai pas à me rendre compte qu'il me serait impossible de rien organiser et qu'il fallait avant tout remettre la question des relations

(1) L'*Algérie française*, journal d'Alger, a publié dans ses numéros des 19, 20 et 23 avril 1873, mes notes sur l'*Établissement des docks à Laghouat* et les *observations* qui y furent faites par le directeur de la Société générale algérienne à Alger. P. S.

commerciales de la France avec le Soudan par l'Algérie à l'ordre du jour.

J'étais inconnu, seul, sans protecteur, sans argent; mais j'avais en moi, comme je l'ai encore, grâce à Dieu, cette confiance absolue que donne la foi dans une idée que l'on sait vraie et j'osais essayer de mettre en œuvre un projet qui devait créer des relations suivies de commerce et d'amitié entre la France et les peuples du Sahara central et du Soudan occidental.

Une telle entreprise avait toujours paru d'une exécution difficile au Gouvernement lui-même, qui en vain avait tout tenté, à un moment donné, de 1842 à 1862, et qui depuis la mission de Ghadames se bornait à former des vœux sans plus rien entreprendre, entreprise qu'une société puissante n'ose encore aujourd'hui essayer de réaliser.

Ayant trouvé dans un de mes amis, M. Furche, qui écrivait alors dans l'*Algérie française*, journal d'Alger, le moyen d'entretenir de mes projets le public algérien, je confiais à son amitié le soin de commencer une campagne en leur faveur, pour remettre sous les yeux du public une question qui a tant de titres pour être populaire en Algérie; je quittai (fin septembre 1872) Alger pour l'oasis de Laghouat et de là je fis une première exploration dans le Sahara central, au cours de laquelle je visitai les oasis de Beni-Mzab et des Chaamba, ainsi que les queçour du Djebel-Amour.

De retour à Alger au mois d'avril 1873, je présentais à la Chambre de commerce de cette ville, revêtu de l'approbation des deux hommes les plus compétents en de telles questions, le général Mircher, ancien chef de la mission de Ghadames, et le docteur Warnier, député d'Alger, un projet d'exploration commerciale d'Alger à l'oasis d'In-Çalah.



La Chambre voulut bien accorder son haut patronage à ma future expédition, et le 26 juin elle réunissait les principaux négociants de sa circonscription, devant lesquels j'étais admis à exposer mon projet de voyage et l'avenir que je croyais réservé au commerce et à l'industrie de la France dans l'intérieur de l'Afrique ; je terminais ma communication en disant : « J'ai dépensé sept ans de ma vie et une « partie de ma fortune à la réalisation d'une idée ; je ne « demande qu'une chose : que cette idée, si elle est reconnue « utile, profite à mon pays. » Les journaux de l'Algérie, notamment l'*Algérie française* du 28 juin 1873, ont rendu compte de cette séance ; la presse, tant de la métropole que de la colonie, avait discuté sérieusement mes idées, et cela généralement avec la plus grande bienveillance, je suis heureux de le reconnaître ici.

Après de nombreuses difficultés dont j'ai rendu compte ailleurs (1), je quittais Alger le 27 décembre 1873. Le but de mon voyage était cette mystérieuse oasis d'In-Çalah, *encore plus impénétrable aux chrétiens que Tombouctou,* ainsi que le dit M. Duveyrier.

J'avais promis à la Chambre de commerce d'Alger, au Gouvernement, à la Société de géographie, de me rendre d'Alger à l'oasis d'In-Çalah, et de ramener avec moi des marchands du Touat porteurs des produits du Sahara et du Soudan, que je mettrais à Alger même en relation avec le commerce français ; ces promesses que j'ai faites, je suis heureux de pouvoir le dire, je les ai toutes tenues.

Je ne veux point raconter ici mes voyages ; j'ai cru cepen-

(1) Voyez *Exploration du Sahara central,* voyage de M. Paul Soleillet, d'Alger à l'oasis d'In-Çalah. — Rapport présenté à la Chambre de commerce d'Alger. Alger, A. Jourdan, 1873.

dant que les détails qui précèdent auraient leur utilité au début de ce travail ; car ils serviront à établir que les projets dont je poursuis aujourd'hui la réalisation ont été à leur conception entourés de toute l'étude et de toute la réflexion nécessaires pour pouvoir en poursuivre l'accomplissement sans hésitation et sans faiblesse.

6 juillet 1876.

PAUL SOLEILLET.

EXPLORATION DU SAHARA CENTRAL.

AVENIR
DE
LA FRANCE EN AFRIQUE.

I.

De l'influence que devraient nous donner en Afrique nos colonies de l'Algérie et du Sénégal.

Par ses possessions de l'Algérie et du Sénégal, la France devrait avoir toute l'Afrique occidentale, de Tripoli au lac Tschad, du lac Tschad au Bénin, du Bénin au cap Vert, du cap Vert au Sénégal, du Sénégal à Tombouctou, de Tombouctou au Maroc, ouverte à son commerce, à son industrie, à ses mœurs et à sa civilisation.

Or, malgré la situation heureusement exceptionnelle que nous donnent en Afrique deux conquêtes, dont l'une remonte déjà à des siècles, ce n'est point notre influence qui y est prépondérante; chaque jour, au contraire, nous voyons celle de nos rivaux y prendre une nouvelle importance. Un tel état de choses est non seulement préjudiciable à la fortune publique de la France, dont le budget est ainsi grevé des frais occasionnés par l'occupation en Afrique de territoires qui ne lui procurent point les principaux avantages qu'elle devrait en retirer, mais il est aussi humiliant pour notre amour-propre national, car nous devons

remplir l'Afrique, où il ne peut plus y avoir de vraie gloire militaire pour une puissance européenne, non du bruit de nos armes, mais des œuvres vivantes de notre génie civilisateur.

Ce que nous n'avons pas su faire jusqu'à présent, il est encore temps de le commencer. Il ne s'agit pas de nouvelles conquêtes, qui, nous donnant simplement à garder des territoires, tels que nous en avons déjà tant, et que nous ne pouvons ni coloniser ni administrer, ne serviraient qu'à augmenter les frais d'occupation, sans nous procurer le moindre avantage, et auraient, au contraire, pour résultat de nous aliéner définitivement des populations prêtes à nous servir d'auxiliaires dans des tentatives pacifiques, mais qui veulent, avant tout, conserver leur indépendance et leur autonomie.

Nous avons un moyen plus puissant que les armes pour faire pénétrer en Afrique notre influence civilisatrice : c'est le commerce, qui seul, par les relations que nécessite l'échange régulier des produits, par le bénéfice mutuel qu'il procure et qui ne coûte rien à la foi politique ou religieuse, crée entre les hommes de diverses races des rapports amicaux, et a toujours été le grand missionnaire de la civilisation.

Fortement installés comme nous le sommes sur les deux mers qui baignent l'Afrique occidentale, ayant nos deux colonies reliées par le Sahara, qui nous appartient, au nord, par l'Algérie et où nous pénétrons, au sud-ouest, par le Sénégal, il ne nous reste qu'à vouloir profiter de la position exceptionnelle que nos armées ont su nous conquérir en Afrique, où nous sommes mieux placés que l'Égypte et surtout que ne le sont le Maroc et Tripoli, pour rayonner pacifiquement sur toute l'Afrique centrale.

Constatons ici que, malgré les nombreuses tentatives faites par les Anglais, les Américains et les Allemands pour pénétrer dans le Soudan de l'ouest par la côte occidentale, le Sahara, aujourd'hui comme du temps d'Hérodote, est resté la grande voie commerciale de cette portion du continent africain.

En jetant les yeux sur une carte, ce qui frappe immédiatement,



c'est que le Soudan occidental est beaucoup plus rapproché de l'Océan que de la Méditerranée. Aussi l'idée générale a-t-elle été de tout temps que la route qui y conduisait devait partir de l'Océan. C'est parce qu'il partageait cette erreur que le grand Colbert conseilla à Louis XIV la conquête du Sénégal, et qu'il convertit en établissements définitifs les simples comptoirs que nous possédions sur la côte depuis 1364, époque où les Dieppois firent connaître l'Europe aux populations de ces rivages. Cette erreur de Colbert a été d'ailleurs celle des Anglais jusqu'au jour où ils se sont aperçus que le commerce qui se fait dans le Soudan occidental et le Sahara central était tombé entre leurs mains de lui-même et pour ainsi dire à leur insu, par Malte et la Tripolitaine d'un côté, et par Gibraltar et le Maroc d'un autre côté.

C'est qu'en effet, malgré les efforts tentés pour l'attirer dans un sens contraire, le mouvement commercial ne suit pas ici les versants géographiques et qu'il incline tout entier par le Sahara vers la Méditerranée.

Cette suprématie, le Sahara la doit à son climat également sain pour l'homme de race blanche et de race noire, à la facilité de parcourir ses routes avec les animaux de bât, enfin à sa population d'origine berbère, apte au grand commerce et qui a conservé vivants dans ses mœurs les vestiges d'une civilisation qu'elle tient de Carthage et de Rome.

Les communications entre le Soudan occidental et l'Océan ne peuvent d'ailleurs avoir lieu par ses fleuves, que des rapides insurmontables ferment bientôt à la navigation, lorsque les hauts-fonds de leur embouchure n'en ont pas interdit l'entrée; elles ne sauraient davantage avoir lieu par terre, parce que les marécages qui s'étendent du côté de la mer ne permettent pas l'emploi de chariots ni de bêtes de somme, qui ne vivent pas sous un climat où l'homme seul de race noire peut être employé pour les transports.

Si le climat du Sahara est sain pour l'homme de race blanche et de race noire, celui du Soudan est meurtrier pour le blanc. Enfin les populations du Soudan, quoique sédentaires et agricoles,

n'ont aucun des usages qui permettent une sérieuse extension commerciale; toutes leurs opérations se bornent à des trocs en nature, et encore sont-ils entravés par les prétentions exagérées d'une foule de principicules qui se partagent son territoire et qui vendent chèrement aux négociants le droit de trafiquer chez eux.

La côte occidentale permet seulement des établissements analogues à ceux que les Portugais entretiennent depuis le xvᵉ siècle, établissements qui peuvent faire la fortune de particuliers ou de compagnies, mais ne sauraient jamais ni ouvrir l'Afrique à la nation qui les possède, ni devenir pour elle une force dans le monde moderne.

Les Portugais, ceci est bien remarquable, n'ont jamais eu dans l'Afrique centrale l'influence que les Musulmans du Maroc et de la Tripolitaine y exercent, influence que ces Musulmans doivent principalement à la route qu'ils ont suivie pour y pénétrer.



II.

Des routes commerciales du Sahara.

Actuellement toutes les relations entre l'Afrique septentrionale et l'Afrique centrale s'effectuent exclusivement par les routes du Maroc et de la Tripolitaine.

Des caravanes se forment dans la Tripolitaine, à Mourzouk, capitale du Fezzan, qui est mise en rapport avec l'Europe par Tripoli, Bengazy ou l'Égypte; elles se rendent au lac Tschad par Blima, à Aguedes par Ghat, à Tombouctou par In-Çalah.

De Ghadames, ville exclusivement en relation avec l'Europe par Tripoli, les caravanes se rendent par Ghat à Aguedes, au lac Tschad par Blima, mais elles se rendent surtout à In-Çalah et de là soit à Aguedes, soit à Tombouctou.

Au Maroc, chaque année, une grande caravane part avant la fin de septembre d'Akka et de Tendouf pour Tombouctou; des caravanes s'y organisent dans le Tafilalet, dont les villes commercent avec l'Europe par Mogador, en relation surtout avec Gibraltar, et du Talifilet elles vont quelquefois directement à Tombouctou, le plus souvent à In-Çalah, à Aguedes et Kano.

A In-Çalah, à Timimoun, dans tout le Touat, où il existe un commerce puissant et bien établi, il se forme aussi des caravanes qui se rendent à Mogador, Tombouctou, Aguedes, Kano, Ghat, Ghadames.

Ainsi, on le voit, ni l'Algérie ni la Tunisie ne prennent aucune part à ce mouvement commercial. La situation géographique de Tunis suffit seule pour expliquer ce fait : c'est de tous les ports de la côte septentrionale d'Afrique le plus éloigné du point central où convergent toutes ces relations; ce point central est incontestablement l'oasis d'In-Çalah; en outre, Tunis est à une distance beaucoup plus considérable de la place commerciale du Sahara oriental, Ghadames, que ne l'est Tripoli.

L'Algérie heureusement n'est point dans cette situation; c'est



organisateur du Sénégal, disait : *Les Maures n'ont pas de médecin, vu que l'air du Sahara est très sain.*

Cet avantage capital suffirait pour faire choisir cette route : mais elle en a d'autres tout aussi importants. Elle commence à Alger, ville complètement française, et l'on y est en Europe jusqu'à l'oasis de Laghouat.

La situation géographique de Laghouat, en communication directe avec la mer par la route d'Alger (route nationale qui va être transformée pour les besoins de l'exploitation des ALFAS en un chemin de fer), avec le Touat par celle du Mzab et d'El-Golea à In-Çalah, indique naturellement cette localité comme l'un des points d'où doivent partir les relations entre le nord et le centre de l'Afrique, relations qui existaient et avaient une grande importance avant la cession de Laghouat aux Turcs par le Maroc, il y a environ cent huit ans. Cette oasis, du reste, occupe, au point de vue du commerce avec l'intérieur de l'Afrique, une situation tout à fait exceptionnelle. Les caravanes qui viennent d'Aguedes dans le Haoussa, de Ghat et de Timimoun dans le Touat, et veulent se mettre en communication sûre et rapide avec la mer, devraient toutes venir passer là. Lagouath se trouve à 168 kilomètres des villes du Mzab (1).

Les Beni-Mzab sont une confédération de 40 à 50,000 Berbères berberisants, qui spontanément après la prise de Laghouat reconnurent la suzeraineté de la France. Ils payent un léger tribut, mais ils ont conservé leur autonomie et se gouvernent par leurs lois et leurs usages. Cette population commerçante et agricole peut facilement devenir l'auxiliaire du commerce euro-

(1) Les villes du Mzab, au nombre de sept, sont : au nord, Berrianne au sud, Guerrara, qui se trouve à 60 kilomètres de El-Atteuf, qui est elle-même à 12 kilomètres du groupe central composé de quatre petites villes qui forment un quadrilatère, toutes situées sur le sommet de collines et dont la plus importante, Gardaïa, ne compte pas moins de 14,000 habitants. Les autres villes du groupe central, distantes seulement entre elles de 4 à 6 kilomètres, ont pour nom : Beni-Isguen, Meli-Ka, Bou-Noura. P. S.

péen. Actuellement presque tous les Beni-Mzab parlent français; beaucoup le lisent et un certain nombre savent l'écrire.

Du Mzab la route d'Alger au Niger va passer à El-Golea.

Cette oasis, aujourd'hui française, est située à 936 kilomètres au sud d'Alger, dans un lieu où la terre est fertile et où les eaux sont abondantes et de très bonne qualité. C'est à ce point que l'on rencontre les dunes, les sables mouvants qui ceignent tout le Sahara algérien, mais A CE SEUL POINT, leur traversée, au lieu de demander cinq, six et dix journées, ainsi qu'il les faut à l'est et à l'ouest, se réduit à quelques heures.

D'El-Golea à In-Çalah, la route ne rencontre plus de difficultés naturelles, et l'on trouve des puits creusés dans de nombreux ouad, tous les jours et quelquefois plusieurs fois par jour; ces puits ont de l'eau de bonne qualité en toute saison.

L'oasis d'In-Çalah occupe dans le Sahara une situation unique; « lorsque du Maroc, de la Tripolitaine, de l'Égypte même, on « veut se rendre dans le Soudan de l'ouest, il faut passer par là, et « quand on veut, de Tombouctou, des rives du haut Niger, du « Sénégal ou de la Gambie, revenir au lieu que l'on avait quitté, « In-Çalah est encore le phare invisible qui dirige la marche des « caravanes. » O Mac Carty.

C'est bien là que passe la route de l'Algérie au Soudan.

Le général Mircher s'exprime ainsi au sujet du Touat : « Si « l'on jette les yeux sur une carte de l'Afrique centrale, on re- « connaît que la route de l'Algérie au Soudan traverse l'archipel « des oasis du Touat, soit que l'on veuille aboutir à Kano ou « autres marchés du Haoussa (1). »

Le docteur Barth apprécie de la façon suivante la situation du Touat au point de vue commercial : « Le Touat avec son prolon- « gement du nord-ouest, le Tafilalet ou Sidjilmess du moyen « âge, forme l'intermédiaire naturel entre ces fertiles contrées et « le nord, et qu'il s'agisse de Tombouctou, de Walata ou de Ga- « nata, toute cette région constituera toujours un grand entrepôt

(1) *Mission de Ghadames*, p. 36, 1 vol. in-8°. Alger, 1863, Duclaux.

« commercial, tant que les populations travailleront à l'établisse-
« ment de rapports internationaux et à l'échange de leurs pro-
« duits respectifs (1). »

In-Çalah est surtout la principale étape de la route qui mène de la Méditerranée à Tombouctou et au Niger.

Karl Ritter et tous les géographes qui se sont occupés de l'Afrique ont été frappés de la situation topographique de Tombouctou. Cette ville, en effet, placée au point où le grand fleuve de l'Afrique occidentale pénètre dans son cours sinueux le plus au nord dans le Sahara, se trouve en même temps et un port du Niger et un queçar du désert. Les oasis de Mabrouk et d'In-Çalah la mettent en communication avec l'Océan par Timimoun et le Tafilalet, avec la Méditerranée par El-Golea, le Mzab, Laghouat, avec l'Égypte par Ghat et Mourzouk. De Tombouctou, des routes fréquentées mènent à Aguedes, à Kano, à Kouka. Par le fleuve dont elle est la véritable clef, elle devient le centre naturel de toutes les fertiles et populeuses contrées que baigne le Niger. Tombouctou enfin peut entrer en relation facile avec le Sénégal, soit que, remontant le Niger jusqu'à Segou on aille de Segou à Bakel emprunter la voie du Sénégal, soit que se dirigeant à l'ouest du Niger, on suive la route du Sahara, toujours de facile parcours jusqu'à Podore et Saint-Louis. Aussi, quels que soient aujourd'hui le nombre de ses habitants et la valeur de son commerce, cette ville, qui s'est élevée dans un emplacement indiqué par la nature elle-même le jour où elle sculptait les continents, est destinée à devenir un centre rayonnant de commerce et de civilisation; ce rôle, d'ailleurs, Tombouctou l'a déjà joué lorsque les Musulmans y apportèrent, avec l'islam, leur science, leur négoce et leurs mœurs.

(1) *Voyages et découvertes dans l'Afrique septentrionale et centrale*, par le docteur H. Barth, t. IV, p. 107, édit. française.

III.

Causes qui ont fait cesser les relations de l'Algérie avec l'Afrique centrale.

Le mouvement commercial de la régence d'Alger avec le Sahara central et le Soudan fut des plus considérables, ainsi qu'en témoigne hautement l'antique prospérité de Tlemcen, Ouargla et bien d'autres villes de l'Algérie, qui se trouvaient en rapports suivis avec l'Afrique centrale.

Ce commerce s'éloigna de la Régence lors de l'installation du gouvernement exclusivement militaire des Turcs à Alger, et il alla constamment en diminuant, pour cesser complètement le jour de l'occupation française. Alors, en effet, commence une période de luttes sanglantes et continuelles entre notre armée et l'élément indigène, car il nous a fallu prendre pied à pied et les armes à la main toutes les différentes parcelles qui composent aujourd'hui le territoire de notre Algérie. Cette lutte contre une race forte, énergique et tenace s'était étendue aux trois provinces de Constantine, d'Alger et d'Oran; toutes les tribus s'y trouvaient englobées, et elle s'est prolongée pendant de longues années, en enlevant au commerce du sud en Algérie toute espèce de sécurité, par la crainte de voir ses caravanes tomber entre les mains des combattants, quels qu'ils soient.

Si l'insécurité des routes a suffi pour éloigner de nos possessions de l'Algérie un trafic qui fit autrefois la prospérité de notre Sahara, où se trouvaient des villes plus importantes qu'aucun chef-lieu de nos départements algériens, — Ouargla a eu 100,000 habitants, la seule oasis d'El-Golea contenait plus de 70 villages, — nous n'avons pu par la seule pacification du Sahara ramener ce courant vers l'Algérie.

Diverses raisons ont été données de ce fait : celle que l'on répète le plus souvent, qui est la plus populaire, est : *La traite*



des noirs est interdite en Algérie, les caravanes ne peuvent plus y apporter la seule marchandise qui se transporte elle-même et peut, par conséquent, supporter les frais et les lenteurs d'un voyage à travers le désert. »

Cette assertion tombe devant les considérations suivantes :

1° Les Musulmans n'ont jamais eu dans le Mogreb d'exploitations agricoles ou autres, qui comme les habitations des colons européens dans le nouveau monde aient demandé l'emploi de bras nombreux. La traite n'y a jamais eu aussi une sérieuse importance. La terre y est cultivée par des hommes libres, qui se contentent pour leur salaire d'un cinquième de la récolte. Une organisation analogue existe pour la garde des troupeaux. En dehors des noirs que l'Empereur du Maroc achète pour sa garde spéciale, tous ceux qui sont importés dans le Mogreb deviennent des domestiques. Les marchands peu nombreux qui se livrent à ce commerce rapportent surtout des négresses (1), et elles se vendent ainsi que les noirs en Algérie comme ailleurs. La loi française a aboli l'esclavage; mais cette loi, qui n'a jamais été appliquée dans le sud-algérien, est peu observée par bien des indigènes du nord.

2° Le commerce des nègres n'est ni aussi avantageux ni aussi facile qu'il le paraît; dans le Sahara on ne fait porter aucun fardeau aux noirs; ils marchent, il est vrai, mais ils peuvent tomber malades, mourir ou s'enfuir; il faut, à dos de chameaux, transporter leur eau et leur nourriture, et le poids de la nourriture d'un nègre représente un poids de plumes d'autruche, d'or ou d'ivoire bien supérieur à la valeur du nègre lui-même, pour un négrier, s'entend.

Trouverons-nous dans le fanatisme des populations indigènes

(1) J'ai toujours vu dans les caravanes d'esclaves que j'ai rencontrées dans le Sahara au moins dix femmes pour un homme, et encore ce ne sont que des petits garçons ou de tout jeunes gens; quant aux femmes, il y en a de tout âge ; j'en ai vu dont les cheveux étaient entièrement blancs. P. S.

III.

Causes qui ont fait cesser les relations de l'Algérie avec l'Afrique centrale.

Le mouvement commercial de la régence d'Alger avec le Sahara central et le Soudan fut des plus considérables, ainsi qu'en témoigne hautement l'antique prospérité de Tlemcen, Ouargla et bien d'autres villes de l'Algérie, qui se trouvaient en rapports suivis avec l'Afrique centrale.

Ce commerce s'éloigna de la Régence lors de l'installation du gouvernement exclusivement militaire des Turcs à Alger, et il alla constamment en diminuant, pour cesser complètement le jour de l'occupation française. Alors, en effet, commence une période de luttes sanglantes et continuelles entre notre armée et l'élément indigène, car il nous a fallu prendre pied à pied et les armes à la main toutes les différentes parcelles qui composent aujourd'hui le territoire de notre Algérie. Cette lutte contre une race forte, énergique et tenace s'était étendue aux trois provinces de Constantine, d'Alger et d'Oran ; toutes les tribus s'y trouvaient englobées, et elle s'est prolongée pendant de longues années, en enlevant au commerce du sud en Algérie toute espèce de sécurité, par la crainte de voir ses caravanes tomber entre les mains des combattants, quels qu'ils soient.

Si l'insécurité des routes a suffi pour éloigner de nos possessions de l'Algérie un trafic qui fit autrefois la prospérité de notre Sahara, où se trouvaient des villes plus importantes qu'aucun chef-lieu de nos départements algériens, — Ouargla a eu 100,000 habitants, la seule oasis d'El-Golea contenait plus de 70 villages, — nous n'avons pu par la seule pacification du Sahara ramener ce courant vers l'Algérie.

Diverses raisons ont été données de ce fait : celle que l'on répète le plus souvent, qui est la plus populaire, est : *La traite*



La cause réelle qui a empêché jusqu'à ce jour que des rapports commerciaux s'établissent entre nous et les populations du Sahara, c'est l'absence en Algérie, dans les lieux que ce commerce peut fréquenter (1), de centres commerciaux qui, comme Ghadames ou les villes du Tafilalet, permettent aux caravanes sahariennes qui ne peuvent pénétrer dans le Tell de faire dans le Sahara même leurs trafics.

Depuis 1872 (2), je ne cesse de répéter que c'est là le vrai et le seul motif qui s'oppose à ce que les caravanes viennent sur les marchés du Sahara algérien, car elles n'y trouveraient aujourd'hui ni à vendre les productions du Soudan, ni à acheter les produits manufacturés de l'Europe.

bien plus sur les Arabes avec des médecins et des marabouts qu'avec des canons et des fusils. — De Neveu.

(1) En entrant dans le Tell, on est obligé de changer de chameaux; la cause en est une plante qui est un poison violent pour le chameau du Sahara et certaines mouches dont les piqûres sont mortelles pour lui. P. S.

(2) Voyez : le *Crédit*, journal de Paris, du 23 avril 1872 ;
L'*Akhbar*, journal d'Alger, du 4 mai 1872 ;
L'*Algérie française*, journal d'Alger, du 8 janvier 1873, etc. etc. etc.

IV.

Moyens proposés pour ramener en Algérie le commerce de l'Afrique centrale.

L'importance qu'acquerraient les départements algériens le jour où ils seraient en relations commerciales avec l'intérieur de l'Afrique est trop évidente pour qu'elle puisse échapper à l'administration française. Aussi tous les gouverneurs qui se sont succédé en Algérie depuis 1830 se sont tous plus ou moins préoccupés des moyens d'établir par l'Algérie des relations avec l'Afrique centrale.

Dès 1838, un homme dont le nom serait bien populaire en France, si l'on s'y intéressait sérieusement à ceux qui se dévouent obscurément pour l'extension commerciale du pays, M. Sutil (1), ingénieur français résidant au Fezzan, proposait au gouvernement du roi Louis-Philippe :

1° D'amener à Constantine les caravanes qui passent à Mourzouk;

2° De diriger sur l'Algérie une émigration de noirs;

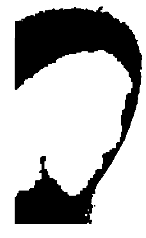
3° D'établir des consulats français dans le Sahara comme devant permettre à la France de commencer *cette mission providentielle que le ciel lui destine, et qui sera son plus beau titre de gloire, celle de faire pénétrer dans ces contrées inconnues des germes de civilisation, d'ouvrir un vaste et riche champ aux explorations des savants, et enfin de donner à notre commerce d'immenses débouchés.*

(1) M. Sutil a publié dans la *Revue de l'Orient* de 1845 (Paris) trois articles des plus remarquables où sont exposés ses vues et ses projets et qui ont pour titres :

1° Histoire d'Abd-el-Gelil, sultan du Fezzan (assassiné en 1842);

2° Considérations politiques et commerciales sur Ghadames, suivies d'un itinéraire de Tripoli à Ghadames;

3° Marche des caravanes de l'Afrique centrale. — Moyens à employer pour les faire arriver en Algérie.



De son côté, Abd-el-Gelil, alors sultan indépendant du Fezzan, écrivait au roi Louis-Philippe et lui demandait comme une faveur de vouloir bien accréditer auprès de lui M. Sutil en qualité de consul. Il y avait là une occasion unique de conquérir pacifiquement une grande portion de l'Afrique centrale; Abd-el-Gelil était en rapport d'amitié avec les Tibbou, dont plusieurs reconnaissaient sa suzeraineté; c'est chez eux que son fils Mehemet, suivi des Oulad-Soliman et de plus de 60,000 Fezzanais, se retira lorsqu'à la mort d'Abd-el-Gelil, assassiné après avoir été fait prisonnier en 1842, le Fezzan devint un simple *nayé* de l'Empire ottoman dépendant de l'*eyalet* de Tripoli et que Mourzouk eut son sultan remplacé par un *Kaimacan* sous les ordres du *Muchir* de Tripoli.

M. Sutil vit ses propositions refusées par le gouvernement du roi, comme en 1402, le baron Normand Jean de Bethencour (1) s'était vu refuser, par Charles VI, les Canaries, qu'il fut obligé, à cause de l'indifférence des princes français, de placer après les avoir conquises pour la France sous la suzeraineté des rois de Castille. L'ingénieur fut plus patriote que le baron normand, et sans essayer de faire, après le refus de la France, profiter une autre nation de la situation tout exceptionnelle qu'il occupait au Fezzan, il se retira, ruiné par ses généreuses tentatives, et laissant un nom inconnu aujourd'hui en France, mais dont le souvenir est pieusement conservé par les *indigènes* du Fezzan qui parlent encore de la bravoure et de la générosité du cheik Gherbarna, du chrétien d'Abd-el-Gelil, et que l'anglais Richartson rappelle comme celui de l'inspirateur de ses propres voyages.

Une idée qui m'a toujours paru fausse a prévalu dans l'administration algérienne jusqu'en 1873. On s'y préoccupait beaucoup des moyens d'amener des caravanes françaises dans les villes

(1) Voyez le *Canarien*, ou le livre de la conquête et conversion des Canariens, publié d'après les manuscrits originaux, par M. Gabriel Gravier. Paris, Maisonneuve, 1874.

du Soudan, et l'on voulait y remplacer par nos négociants les marchands indigènes qui font actuellement ce trafic.

C'est pour cela que l'on ne cherchait qu'à assurer à des caravanes de chrétiens la circulation dans l'intérieur de l'Afrique, et tous les voyages patronnés par le Gouvernement et exécutés par MM. Prax, de Bonnemain, Ismaël Bouderba, Colonieu, Henri Duveyrier, etc. etc., doivent aboutir au traité de paix et de commerce signé en 1862 à Ghadames, entre le commandant Mircher au nom de la France et les chefs Touareg. Ce traité assurait, moyennant des droits qui restaient à fixer, le parcours des négociants français sur toutes les routes qui appartiennent au Touareg.

Jusqu'à présent un seul négociant a essayé de profiter de la situation ainsi faite au commerce français: c'est Joubert, le compagnon de Dourneaux-Duperré, mais il a été assassiné avant de pouvoir se placer sous la protection de ce traité.

Le commerce, qui avait trouvé dans les remarquables rapports du savant commandant, aujourd'hui général, Mircher, des chiffres exacts et discutés des bénéfices que peut procurer le trafic avec le Soudan, vit tomber bien des illusions, et les négociants aventureux prêts à tout tenter pour un coup de fortune s'aperçurent qu'il n'y avait là qu'un commerce régulier, et ils abandonnèrent des entreprises qui n'auraient pas satisfait leur désir de lucre exagéré. D'un autre côté, le grand commerce, celui qui compte et calcule tout, vit qu'en définitive une seule chose nous était assurée, et cela depuis le voyage fait en 1856 par M. de Bonnemain, la libre pratique de l'oasis de Ghadames, dont les habitants se sont toujours montrés prévenants pour les nombreux Européens qui les ont visités et qui offre, depuis qu'il est directement administré par les Turcs, la sécurité la plus complète. Mais le grand commerce, dans ses spéculations, se préoccupe aussi, avant de les entreprendre, des situations topographiques, et il lui fut facile de s'assurer que jamais l'on ne pourrait par l'Algérie faire parvenir à Ghadames des marchandises en concurrence avec celles qui arrivent de Tripoli, la distance entre Ghadames



et Tripoli n'étant que 400 kilomètres, d'une route relativement facile, tandis qu'en passant par l'Algérie, il y a au moins 800 kilomètres pour arriver à un port d'embarquement, et que l'on a à traverser des dunes de sables mouvants très élevées et qui offrent des parcours de six à dix jours sans eau. Les difficultés de cette traversée des dunes sont telles que l'on ne met pour cette traversée qu'une demi-charge sur les chameaux. Aussi ne songeait-on plus dans le public en Algérie et en France aux relations avec l'intérieur de l'Afrique par le Sahara, lorsque la discussion qui s'établit en 1872 autour d'un projet de docks à Laghouat, dont j'étais le promoteur, remit cette question à l'ordre du jour (1).

Contrairement à ce qui avait été proposé avant moi, je ne me préoccupais nullement de faciliter l'accès du Soudan à des caravanes françaises, mais je m'occupais exclusivement du moyen d'amener sur les marchés algériens les caravanes qui font actuellement le trafic du Sahara et du Soudan; je proposais d'établir dans l'oasis de Laghouat, des docks-entrepôts où l'on aurait réuni toutes les marchandises européennes utiles aux peuples de l'intérieur. Je montrais les caravanes venant à ces docks s'approvisionner des productions de l'Europe et vendre les produits de leur pays. Je faisais remarquer qu'elles porteraient aussi bien à leurs risques et périls leurs marchandises à Laghouat, qui est la dernière ville occupée par la France, qu'elles les portent à Ghadames, qui est la ville la plus méridionale de la régence de Tripoli, où les Turcs entretiennent une garnison permanente, si elles trouvaient dans l'oasis française les moyens d'acheter les produits manufacturés de l'Europe et de vendre les productions

(1) Grâce à l'initiative de M. Paul Soleillet, la presse d'Alger, puis celle de Constantine et d'Oran, ont repris en 1873 l'étude des relations commerciales que l'Algérie est à même d'entretenir avec le Touat et le Soudan. *N. Dourneaux-Dupéré.* Le rôle de la France dans l'Afrique septentrionale et le voyage de Tombouctou. *Bulletin de la Société de géographie de Paris*, décembre 1873.

du Soudan, comme elles les trouvent dans l'oasis turque, Laghouat étant aussi près d'In-Çalah que l'est Ghadames.

J'insistais aussi sur la nécessité de faire parcourir par un voyageur chargé de recueillir des renseignements positifs sur les besoins et les productions de ce commerce, le Sahara et le Soudan, et je désignais dès lors comme but à atteindre l'oasis d'In-Çalah.

Je commençai moi-même dans le Sahara central cette enquête que je conseillais de faire et je fis une première exploration en 1872-1873, au retour de laquelle je présentai, le 30 avril 1873, sous le patronage des deux personnalités algériennes les plus compétentes dans de telles questions, le docteur Warnier et le général Mircher, un projet de voyage d'Alger à l'oasis d'In-Çalah, voyage qui devait être suivi par l'établissement d'entrepôts à Laghouat, ainsi que l'indique la Chambre de commerce d'Alger, dans une lettre qu'elle adressait, le 13 mai 1873 (1), à quelques chambres de commerce de la métropole pour leur demander un *échantillonnage* en pièce des articles pouvant entrer dans la consommation du Sahara et du Soudan. Après avoir fait cette demande, la Chambre ajoutait : « On effectuerait ensuite les commandes à Laghouat, territoire algérien, où des entrepôts « peuvent être installés en entière sécurité. »

Ce projet d'entrepôts à Laghouat, préconisé par la Chambre d'Alger, n'a jamais été exécuté. Une seule chambre de commerce, du reste, celle de Rouen, avait répondu à l'appel d'Alger. Les commandes prises sur les échantillons fournis par Rouen et que je transmis du Sahara à la Chambre de commerce d'Alger, qui les a reçues le 7 avril 1874 et enregistrées sous le n° 5036, n'ont jamais été livrées, ni même communiquées au commerce de Rouen.

Les membres de la Chambre d'Alger avaient abandonné ce projet d'entrepôts; ils avaient été frappés de la sécurité et de la facilité avec laquelle je parcourais pour la seconde fois le Sahara,

(1) Voyez l'*Akhbar*, journal d'Alger, numéro du 13 juin 1873.



où je dépassais de plus de 100 lieues sur le méridien d'Alger toutes les explorations précédentes, de l'accueil empressé et plein de bienveillance que le titre de *marchand* (1) me procurait chez toutes ces populations ; ils étaient surpris de la régularité extrême avec laquelle j'avais toujours correspondu avec Alger, et ils pensèrent tous qu'il y avait mieux à faire que les docks de Laghouat; ils crurent le moment venu de profiter enfin des bonnes dispositions si souvent exprimées par les Sahariens et désirèrent voir créer une foire annuelle à El-Golea.

« Une foire en cette position, disaient-ils dans un rapport qu'ils « adressaient le 25 juin 1874 au gouverneur général civil de « l'Algérie, peut résoudre bien des difficultés.

« Peut-être y fixerait-on une sérieuse étape de la route sur

(1) Ces populations, berbères également, paraissent d'un abord plus facile que les Touareg qui bordent les routes du Fezzan au Bornou. Nous en avons pour preuve, entre autres témoignages, les essais tentés il y a vingt-cinq ans par divers négociants de l'Algérie, et par exemple par M. Édouard Trochewski, officier polonais et ancien élève de Grignon, qui se rendit dans l'oasis des Oulad-Sidi-Cheikh, seul, sans autre escorte que celle d'un coulougli qui lui servait d'interprète, et qui sur sa parole obtint d'hommes qu'il n'avait jamais vus l'envoi d'une valeur de 20,000 fr. en produits du désert. Les chefs qu'il eut l'occasion de voir alors lui exprimèrent tous le désir que la réception qu'ils lui faisaient et les intentions où ils étaient fussent connues de la colonie. Les Sahariens, lui dirent-ils, ne veulent pas voir venir à eux des soldats, mais ils tendent la main de loin aux messagers du commerce. Beaucoup d'autres faits semblables ont été vite oubliés, et l'ingérence militaire n'a cessé d'étouffer les principes de paix et de prospérité intérieure que notre colonie n'avait qu'à laisser se développer autour d'elle. On n'a voulu voir en Afrique que les Arabes belliqueux et hostiles du Tell ou des hauts plateaux. A la première révolte locale, les généraux sont rentrés en campagne avec le désir de prouver combien ils sont nécessaires au gouvernement de l'Afrique française, et la population des oasis est restée abandonnée à elle-même, dans ses queçour, n'entendant jamais parler de nous que comme des dominateurs terribles. PAUL BOITEAU (*Économiste français*, 27 mai 1875.)

« Tombouctou et tout l'intérieur de l'Afrique, de manière à placer « en communication presque directe l'Algérie et le Sénégal.

« Ce serait un grand essor donné à l'ingérence que la France « peut et doit exercer sur ce continent où elle occupe deux extré- « mités importantes au nord et au sud-ouest. »

Le général Chanzy, à qui cette proposition était faite et de qui dépend cette création, approuva hautement ce projet de foire; il reste jusqu'à présent à l'état de proposition du commerce d'Alger revêtue de l'approbation du Gouvernement.

Il ne faut point trop le regretter; la question des relations de la France avec l'intérieur de l'Afrique ne doit être ni une entreprise algérienne, ni une entreprise sénégalaise; il faut avant tout, pour qu'elle aboutisse, qu'elle devienne en France même une œuvre nationale.

V.

Établissement indispensable d'un consul français dans le Sahara central.

Personne n'a jamais songé que ce fût le préfet de Lille qui dût être chargé de régler les rapports internationaux entre la France et la Belgique; cependant il a toujours paru naturel de remettre aux gouverneurs de l'Algérie ou du Sénégal le soin de procurer à la France des relations avec les peuples confinant ces colonies. Un gouverneur de l'Algérie ou du Sénégal n'est en définitive qu'un préfet avec des attributions plus étendues; sa mission toute spéciale est de gérer les intérêts particuliers qui lui sont confiés; mais il n'a aucun titre pour s'ingérer dans ceux où sont en jeu des intérêts autres que ceux de sa colonie, et il ne pourrait, du reste, le faire : son devoir est d'être avant tout de sa colonie comme celui d'un préfet est d'être de son département. Le législateur a bien compris cette situation, et il y a obvié en créant pour des intérêts spéciaux des agents spéciaux.

Le corps consulaire français qui dépend du ministère des affaires étrangères n'est point simplement institué pour envoyer des consuls en Europe ou en Amérique; nous pourrions au besoin dans ces contrées nous passer de leur appui; mais où cet appui est indispensable, c'est dans les pays peu civilisés où le climat et les populations sont redoutables, où il faut constamment à l'Européen un guide, un conseil, un défenseur. Dans ces situations, le consulat, c'est la France, et à l'ombre du pavillon consulaire se groupent des nationaux et des intérêts français. Cette organisation des consulats remonte à des siècles; partout elle a réussi; c'est à elle que nous devons demander en Afrique, comme ailleurs, les moyens de faire pacifiquement pénétrer notre commerce, notre industrie, notre civilisation, nos mœurs. Tous les hommes qui ont cherché à amener dans l'intérieur de l'Afrique l'influence française, MM. Sutil, Warnier, Mac Carty, Duveyrier, Mircher, Th. Lajoulet, etc. etc. etc., tous sont du même avis.

Une fois, en 1856, la Société historique algérienne, composée de tout ce que la colonie avait alors de voyageurs, de savants, de colons, de commerçants distingués, s'assembla pour discuter le meilleur moyen de pénétrer dans l'Afrique centrale. Le résultat de ces discussions fut de demander au Gouvernement l'installation d'un résident français à In-Çalah, comme étant le seul moyen de pouvoir assurer notre accès en Afrique.

En 1874, la Chambre de commerce d'Alger, qui est la plus haute et la plus autorisée expression du commerce algérien, indique en ces termes, dans un rapport officiel qu'elle adressait au gouverneur général civil de l'Algérie, les moyens d'établir des relations avec l'intérieur de l'Afrique :

Le moyen le plus naturel et le plus efficace d'y parvenir serait l'installation d'une agence consulaire française (dans le Touat, à In-Çalah) *qui aurait cette double signification de rassurer nos nationaux et les autres Européens sur la sécurité de leurs personnes et de leurs biens, en même temps que les indigènes auraient la preuve et la conviction que nous n'avons à leur endroit aucune pensée de conquête ou d'annexion.*

Cette proposition de la Chambre consulaire d'Alger fut aussi facilement approuvée par le gouvernement général que l'avait été celle de l'établissement d'une foire à El-Golea.

L'utilité d'une semblable création, personne même n'a songé à la discuter; l'exécution n'en est pas sans difficultés, mais ces difficultés ne sont point insurmontables.

L'oasis d'In-Çalah, point qui devra être incontestablement choisi pour l'établissement du premier consulat, est gouvernée, comme sont gouvernées toutes les agglomérations berbères, par une djemâa (assemblée de notables); mais à côté de cette autorité, il existe une influence considérable dont se trouve investi le chef de la famille des Oulad-Bajouda, qui doit à cette qualité d'être le cheikh de la tribu nomade d'origine arabe des Oulad-Hamou. Cette tribu, ayant des chevaux et étant armée de fusils, armes peu répandues dans ces régions, possède une force qu'elle emploie à la protection exclusive des caravanes d'In-Çalah et à la



défense du territoire de l'oasis. Cette force est à la disposition du cheikh; celui-ci a en définitive le véritable pouvoir. Il y a aussi dans l'oasis une influence religieuse considérable, c'est celle du chérif d'Ouazzan, kalifa des Moulé-Taieb (1).

(1) Confrérie de Moulé-Taieb. — La confrérie de Moulé-Taieb n'a pas été fondée par lui, mais par un chérif du Maroc, Moulé-Edris, et probablement sous Moulé-Ismaël. Elle a pris le nom de Taieb, à cause de l'éclat jeté sur elle par ce chef, dont on ne sait jusqu'ici que peu de chose. Il a prédit à ses frères qu'ils domineraient un jour les pays de l'est, après en avoir chassé les conquérants infidèles, qu'il appelle les *Benou-Asfer,* ou enfants du jaune, en désignant les Français, selon l'interprétation des Marocains. On lui attribue des miracles en foule : il guérissait les malades, il ressuscitait les morts. Moulé-Ali fut un de ses plus illustres successeurs, de même que l'avant-dernier kalifa, Hadj-el-Arbi. La maison de Moulé-Taieb existe encore à Fez, où on la nomme *Dar-el-Dahman* (maison de la caution). Mais son tombeau et la zaouia centrale de l'ordre sont, comme nous l'avons vu à Ouazzan, entre Fez et Tanger.

Les frères de Moulé-Taieb récitent deux cents fois par jour cette prière: «O Dieu! la prière et le salut sur notre seigneur Mohamed, et sur lui «et ses compagnons, et salut.» Ils sont très nombreux au Maroc. Parmi eux on compte l'Empereur et en général les chorifa. Le kalifa d'Ouazzan jouit du privilège de ratifier la succession au trône, ce qui explique le soin que prennent les souverains d'entretenir avec lui de bonnes relations.

. . . .

....Ce chérif (Hadj-Mohamed) n'a guère que vingt-deux ans (1860). Il est mulâtre ou quarteron, doux, jovial quand il n'est pas obligé de jouer son rôle en présence de ses coreligionnaires, ami secret des Européens et surtout des Français. Il fit le pèlerinage de la Mecque, il y a quelques années, et c'est un de nos navires qui l'a transporté par Marseille. Nous avons vu au Maroc son portrait au daguéréotype : c'était un cadeau fait par le chérif. Sa physionomie est morne, flasque et n'annonce aucune supériorité. Il y a eu parmi ses aïeux des mulâtres comme lui, mais pas de noirs; son père et son grand-père étaient blancs. La zaouia d'Ouazzan où il réside est très riche, car elle reçoit des établissements qui en dépendent le surplus des revenus que n'absorbe pas leur entretien. Chaque jour le chérif reçoit et nourrit les pèlerins qui arrivent par

Hadj-Abdelkader, cheikh actuel des Oulad-Hamou, est le moqadem de cette confrérie pour In-Çalah. Les frères de Moulé-Taieb, que l'on reconnaît à l'anneau de cuivre qu'ils portent à leurs chapelets, ne nous sont point hostiles, et leur kalifa, le chérif d'Ouazzan, qui habite actuellement Tanger, ne serait pas non plus opposé à l'ingérence pacifique et commerciale de la France dans le Sahara.

L'intérêt de la tribu des Oulad-Hamou et de son chef est le même que celui des habitants de l'oasis, c'est-à-dire développer les relations commerciales d'In-Çalah. Aussi, en 1825, lorsque le major anglais Gordon Laing arrive dans l'oasis, bien accueilli des uns et des autres, il devient l'hôte aimé des Oulad-Bajouda.

bandes, précédés du drapeau jaune, rouge et vert, en marmottant l'oraison jaculatoire : «O Dieu! la prière et le salut sur notre seigneur Mo«hamed, et sur lui et ses compagnons, et salut.»

Que veulent ces gens? recevoir la bénédiction du chérif, toucher la frange de son vêtement, baiser la trace de ses pas. Ils veulent la prospérité de leurs affaires, une guérison miraculeuse, une satisfaction au sentiment religieux vague, mais exalté, qui les dévore comme une soif ou les fatigue comme un prurit aigu. On ne croirait pas, dans notre société refroidie à l'excès par le positivisme, aux scènes qui se passent à Ouazzan. Quel prestige comparable à celui que Sidi-bel-Arbi (père de Hadj-Mohamed) exerçait sur les foules! Cet homme, d'une obésité monstrueuse, était porté par huit mules dociles, dans une litière couverte d'un umbrello qui devenait la nuit tente de campagne. Or, il n'était pas rare que huit ou dix mille personnes se précipitassent à sa rencontre. Quand on ne pouvait baiser sa robe ou la litière, on baisait la corde des mules. Des mains du chérif partaient de longs cordons qui se déroulaient à travers les rangs pressés de la multitude, et chacun, après avoir imprimé ses lèvres sur cet objet béni, déposait son offrande au *chouari* (panier) des mules, conduites par des collecteurs attitrés. Ceux-là seuls qui pouvaient offrir au moins une centaine de piastres aspiraient au bonheur de baiser la main sacro-sainte du chérif, et c'était presque une folie d'ambitionner la *baraka* ou l'imposition des mains pour la bénédiction patriarcale, tant une pareille faveur est inappréciable. (Léon Godard, *Description et histoire du Maroc*, p. 94 et suiv. Paris, Ch. Tanera, 1860.)



Si je n'ai pas reçu en 1874 le même accueil, la cause en est aux craintes d'annexion à l'Algérie, dont il sera parlé plus tard.

Cette population, comme toutes celles du Touat, est possédée du désir bien légitime de conserver son autonomie et son indépendance; mais elle veut surtout avoir vis-à-vis de la France une situation légale; ce désir est encore plus légitime.

En 1857, les habitants d'In-Çalah envoyèrent auprès du gouverneur général de l'Algérie des mandataires chargés de négocier avec la France un traité analogue à celui que l'on avait accordé aux Beni-Mzab ; ils proposaient de payer un impôt et de reconnaître la suzeraineté de la France; ils furent obligés de quitter Alger sans avoir pu passer de traité. Ils avaient du reste été bien reçus; ils partaient avec des cadeaux qu'on leur avait faits et emportaient pour 70,000 francs de marchandises qu'ils avaient achetées à Alger et payées comptant en pièces d'or françaises de 20 francs; je tiens ces détails de M. O. Mac Carty, qui eut presque constamment ces Touatia pour hôtes.

Confédération indépendante tout d'abord, le Touat (1) ne reconnaissait à l'Empereur du Maroc qu'une suprématie religieuse due à sa qualité de chérif; cette reconnaissance se traduisait par l'envoi, à des époques indéterminées, de dons volontaires de la part de la Confédération, espèce de *denier de Saint-Pierre* offert aux Chorfa de Fez.

Cette suprématie religieuse s'est augmentée de la suprématie temporelle, à partir du moment (1861) où le commandant Colonieu et le lieutenant Burin, revêtus de leurs uniformes d'officiers français, à la tête d'une caravane nombreuse et bien armée, se présentèrent devant Timimoun.

(1) Cinq groupes d'oasis constituent l'archipel auquel on donne le nom collectif de Touat, forme berbère du mot *oasis*; le Touat renferme de trois cents à quatre cents petites villes ou villages, à quelques journées de marche au sud de nos possessions et qui embrassent du nord au sud une longueur de 300 kilomètres et, de l'est à l'ouest, une largeur de 160 kilomètres, entre les méridiens d'Alger et d'Oran, sur la route directe de l'Algérie au Niger moyen. HENRI DUVEYRIER.

Ces populations, qui s'étaient vu refuser en 1857 par la France un traité qui les aurait reconnues tributaires, mais en respectant leur autonomie, virent dans la démarche du commandant Colonieu les préliminaires d'une conquête : elles avisèrent immédiatement à conjurer ce péril et à avoir vis-à-vis de la France une situation légale (1).

Aussitôt après le départ de la caravane du commandant Colonieu, un tribut de 600 douros et de vingt jolies esclaves noires fut réuni par les gens du Touat et adressé au sultan du Maroc dont ils avaient jusqu'à ce jour refusé de recevoir un gouverneur. Ils sollicitèrent sa protection contre les éventualités d'une occupation française, protection qui leur fut promise par lettre du sultan.

Lorsque, le 25 avril 1870, le général de Wimpffen se présentait devant Aïn-Chair, c'est au nom du sultan du Maroc que l'on refuse de lui livrer des rebelles algériens.

L'Empereur actuel du Maroc avait déjà, le 6 mars 1874, au moment de mon séjour dans l'oasis, envoyé par trois fois ses goums à In-Çalah, et chaque fois ils y ont été reçus, non comme les troupes d'un allié ou d'un ami, mais comme celles du souverain légitime.

Lorsque je suis allé moi-même à In-Çalah, les chefs de la Djemâa m'ont opposé que j'étais sur le territoire marocain et que la libre pratique de l'oasis ne pouvait être autorisée que par l'Empereur du Maroc.

Nous lisons dans le journal *l'Explorateur* (*n° 27, 5 août 1875*) :
« D'après une lettre écrite par l'agha de Tuggurth à M. Largeau,
« les chefs d'In-Çalah persisteraient à fermer leurs villes à tout

(1) Quand simultanément M. le commandant Colonieu et le khalifa Sidi-Hamza se sont avancés, le premier jusqu'à Timimoun, avec une caravane d'essai, le second jusqu'à El-Golea, où il a des propriétés, on a vu tous les Touatia trembler comme si leur indépendance était menacée et songer à fuir dans les montagnes des Touareg-Ahaggar.

Alors, en quelques jours, le prix des chameaux s'est élevé de 200 à 500 francs. HENRI DUVEYRIER.

« voyageur qui se présenterait sans être muni d'une lettre du « sultan du Maroc. »

Il y aurait bien d'autres faits à citer, qui prouveraient non l'autorité que peut exercer l'Empereur du Maroc sur le Touat, MAIS LA VOLONTÉ DES POPULATIONS DU TOUAT D'AVOIR VIS-À-VIS DE LA FRANCE UNE SITUATION LÉGALE, CAR IL NE FAUT POINT L'OUBLIER, NOUS N'AVONS JAMAIS VOULU NI LES RECONNAÎTRE COMME INDÉPENDANTES, NI LES RECEVOIR COMME TRIBUTAIRES, ET ELLES FONT PREUVE D'UN GRAND SENS EN VOULANT SE FAIRE RECONNAÎTRE PAR LA FRANCE COMME MAROCAINES, ET AVOIR AINSI UN ÉTAT LÉGAL QUI LEUR PERMETTE D'ENTRER EN RELATION AVEC NOUS, SANS QUE LEUR ANNEXION OU LEUR CONQUÊTE DÉPENDE DE NOTRE CAPRICE.

Montrons-leur par un acte qui ne peut qu'être favorisé par l'Empereur du Maroc, puisqu'il ne ferait qu'affermir son pouvoir sur de riches populations, que nous aussi nous désirons le règne de la paix dans le Sahara. Cette preuve ne peut leur être donnée que le jour où elles se verront traitées comme les autres populations de l'empire du Maroc. Si notre drapeau, qui a été si souvent en Afrique un signal de guerre ou de mort, fait jamais flotter du haut d'un mat consulaire les couleurs nationales dans le Sahara, il y deviendra alors le signe de la concorde et de la vie.

Dans tous les traités qui ont été signés par la France avec les empereurs du Maroc, il a été stipulé que la France pourra entretenir des consuls dans le Maroc; que ces consuls connaîtront seuls des différends qui pourraient s'élever entre nos nationaux; que seuls ils seront chargés de la répression des crimes et délits commis par nos nationaux; qu'ils auront droit d'entretenir la force armée nécessaire à leur défense personnelle et à celle du consulat : rien n'a été oublié de ce qui est indispensable pour créer un consulat à In-Çalah, et cela depuis Henri III (1), et même sous

(1) Henri III nomme le 10 juin 1577, Guillaume Bérard, de Marseille, consul de Maroc et Fez, et le 11 juin 1577, François Vertia, comme facteur de la nation française.

Le 11 juin 1693, Isidore de Saint-Olon est reçu à Mequinez par l'em-

Louis XV, pendant un règne sans patriotisme et sans pudeur, au moment où nous abandonnions le Canada et l'Inde.

On ne saurait guère objecter, pour empêcher une création si utile, que les dangers auxquels seraient exposés nos agents.

Peu de pays sont aussi sûrs que le Sahara : si l'on y a des exemples d'Européens assassinés isolément, il n'y a pas d'exemple d'Européen massacré par une population, ainsi que cela s'est vu en 1858 à Djeddah, et tout dernièrement à Salonique. Nul ne peut promettre que de pareils faits ne se reproduiront plus dans ces villes ; cela nous empêche-t-il d'y entretenir des agents ?

Résister plus longtemps à un vœu si souvent émis par les Européens et les indigènes serait laisser supposer que l'on ne veut pas donner au Touatia *la preuve et la conviction* que nous n'avons à leur égard aucune pensée de conquête ou d'annexion.

Pour réaliser ce vœu, il faudrait simplement que le Ministre des affaires étrangères accréditât auprès de l'Empereur du Maroc un consul qui résiderait dans le territoire de l'oasis d'In-Çalah,

pereur du Maroc, comme ambassadeur de Louis XIV, à qui le Maroc avait déjà envoyé une ambassade et qu'il devait faire peu après visiter par un nouvel ambassadeur Abdalla-ben-Aissa.

Le 28 mai 1767, un traité de paix et d'amitié est conclu entre l'empereur du Maroc et Louis XV.

Depuis nous avons Isly.

Voyez sur cette question :

Le Maroc et ses caravanes, par R. Thomassy. Paris, 1845.

Négociation de la France avec le Levant, par E. Charrières. Paris, Imprimerie nationale.

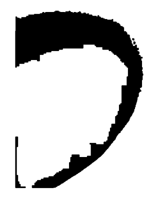
Voyage d'Afrique fait par le commandement du Roi, par Jean Armand, Turc de nation. Paris, 1631.

Traité de trêve entre Louis XIII, empereur de la France, et celui de Maroc. Paris, in-4°.

État présent de l'empire du Maroc. Paris, in-4°, 1694.

Le volume de la commission scientifique de l'Algérie sur le *Maroc* est l'œuvre du savant M. E. Renou.

Description et histoire du Maroc, par M. Léon Godard. Paris, Tanera, 1860.



dans une *fonde* que la France y aurait, analogue à celles que les chrétiens ont eues pendant tout le moyen âge en Berbérie et dont l'une était la fameuse *Kissaria* (1) de Tlemcen.

Le représentant de la France à In-Çalah aurait de nombreux moyens de dissiper tous les préjugés qui existent encore contre l'Europe dans le Sahara et le Soudan; son rôle essentiellement civilisateur aurait une influence considérable, non seulement sur les indigènes de l'oasis, mais aussi sur tous ceux qui de tous les points de l'Afrique viennent sur ce marché.

Remarquons ici les nombreux liens de parenté qui unissent les Oulad-Bajouda d'In-Çalah aux marabouts Bakkay de Tombouctou: ils ne font qu'une même famille. Un membre des Bakkay, marié à une fille des Oulad-Bajouda, vit constamment à In-Çalah où les Bakkay ont une zaouia (2), et un membre de la

(1) Cette petite cité tout européenne, dont les consuls avaient seuls le gouvernement, avait reçu le nom de *Kissaria*, mot de la langue franque qui signifie enceinte de murailles renfermant une agglomération d'individus. Indépendamment des boutiques, des magasins et des logements particuliers, elle renfermait un entrepôt commun, des fours, des bains, un couvent de frères prêcheurs et une église; des pavillons chrétiens se déployaient fièrement au-dessus de ses portes, dont la garde était confiée par les consuls à leurs nationaux à tour de rôle. BROSSELARD.

(2) La ZAOUIA est un établissement qui n'a aucun analogue dans les états d'Occident. C'est à la fois une chapelle qui sert de lieu de sépulture à la famille qui a fondé l'établissement et où tous les serviteurs, alliés ou amis de la famille, viennent en pèlerinage à des époques fixes; une *mosquée* où se réunissent les musulmans des tribus voisines pour faire leur prière en commun; une *école* où toutes les sciences sont enseignées : lecture, écriture, arithmétique, géographie, histoire, alchimie, magie, philosophie et théologie, et où les enfants, pendant toute l'année, les étudiants (*tolba*), pendant certaines saisons, les savants (*uléma*), à des époques fixes, se réunissent, soit pour apprendre ce qu'ils ignorent, soit pour former des conciles et discuter certaines questions de droit, d'histoire ou de théologie; un *lieu d'asile* où tous les hommes poursuivis par la loi ou persécutés par un ennemi trouvent un refuge inviolable; un *hôpital;* une *hôtellerie* où tous les voyageurs, les pèlerins, les malades,

Louis XV, pendant un règne sans patriotisme et sans pudeur, au moment où nous abandonnions le Canada et l'Inde.

On ne saurait guère objecter, pour empêcher une création si utile, que les dangers auxquels seraient exposés nos agents.

Peu de pays sont aussi sûrs que le Sahara : si l'on y a des exemples d'Européens assassinés isolément, il n'y a pas d'exemple d'Européen massacré par une population, ainsi que cela s'est vu en 1858 à Djeddah, et tout dernièrement à Salonique. Nul ne peut promettre que de pareils faits ne se reproduiront plus dans ces villes ; cela nous empêche-t-il d'y entretenir des agents ?

Résister plus longtemps à un vœu si souvent émis par les Européens et les indigènes serait laisser supposer que l'on ne veut pas donner au Touatia *la preuve et la conviction* que nous n'avons à leur égard aucune pensée de conquête ou d'annexion.

Pour réaliser ce vœu, il faudrait simplement que le Ministre des affaires étrangères accréditât auprès de l'Empereur du Maroc un consul qui résiderait dans le territoire de l'oasis d'In-Çalah,

pereur du Maroc, comme ambassadeur de Louis XIV, à qui le Maroc avait déjà envoyé une ambassade et qu'il devait faire peu après visiter par un nouvel ambassadeur Abdalla-ben-Aissa.

Le 28 mai 1767, un traité de paix et d'amitié est conclu entre l'empereur du Maroc et Louis XV.

Depuis nous avons Isly.

Voyez sur cette question :

Le Maroc et ses caravanes, par R. Thomassy. Paris, 1845.

Négociation de la France avec le Levant, par E. Charrières. Paris, Imprimerie nationale.

Voyage d'Afrique fait par le commandement du Roi, par Jean Armand, Turc de nation. Paris, 1631.

Traité de trêve entre Louis XIII, empereur de la France, et celui de Maroc. Paris, in-4°.

État présent de l'empire du Maroc. Paris, in-4°, 1694.

Le volume de la commission scientifique de l'Algérie sur le *Maroc* est l'œuvre du savant M. E. Renou.

Description et histoire du Maroc, par M. Léon Godard. Paris, Tanera, 1860.



de l'illustre voyageur, qui se plaisait à dire que le cheikh était un des hommes les plus remarquables et le meilleur de ceux qu'il avait connus dans le monde. Les Bakkay, qui avaient déjà été les protecteurs de Laing, l'ont aussi été des Israélites qui se sont établis à Tombouctou (1).

Nous avons vu qu'au moyen âge, grâce aux consuls qu'ils avaient installés en Berbérie, les chrétiens se mêlaient aux caravanes sahariennes et parcouraient tout l'intérieur de l'Afrique.

A la séance du 7 août 1875 du Congrès international des sciences géographiques, M. Napoléon Ney, l'un des commissaires du Congrès, présenta le résumé de ses études sur le commerce européen avec l'intérieur de l'Afrique, aux XIII[e], XIV[e] et XV[e] siècles, et il constata, avec des détails très curieux, qu'à cette époque les marchands chrétiens allaient jusqu'à Tombouctou et au lac Tschad. M. le commandeur Correnti, qui présidait en ce moment le cinquième groupe, confirma les assertions de M. Ney, en faisant connaître la découverte que les Italiens ont faite, dans la bibliothèque d'un souverain noir, des notes d'un voyageur qui vivait dans la seconde moitié du XV[e] siècle et qui avait résidé à Tombouctou.

Le 8 août :

« Le cinquième groupe du Congrès international des sciences « géographiques (session de 1875) émet le vœu que la proposi- « tion suivante, rédigée par M. Paul Soleillet, soit mise à l'étude.

Créer dans l'oasis d'In-Çalah, et en dehors des villes existantes, une fonde analogue à celle que les États européens du moyen âge possédaient dans les pays barbaresques.

Cette fonde serait administrée par un consul français ; elle serait ouverte à tous les Européens, sans distinction de nationalité, venus dans le Sahara central soit pour des explorations scientifiques, soit pour des explorations commerciales.

(1) Voyez : *Premiers établissements des Israélites à Tombouctou*, par M. Auguste Beaumier, consul de France à Mogador. Bulletin de la Société de géographie de Paris (avril, mai 1870).

VI.

Commerce du Sahara avec l'Afrique du Nord et le Soudan.

C'est au nom du commerce que je réclame l'installation dans le Sahara de consulats français qui devraient être, ainsi que les *fondes* du moyen âge, le germe de véritables villes. Une semblable institution ne pourrait réussir qu'autant qu'il serait donné à ces consuls le moyen d'occuper une grande situation. Dans le Sahara comme bien souvent en Europe, c'est l'argent qui la donne; l'institution que j'indique, en m'appuyant sur les autorités les plus incontestables, demanderait donc de la part de l'État un sacrifice. Ce sacrifice est-il légitimé par les avantages commerciaux qu'il procurera, en un mot y a-t-il là une dépense productive ou une charge ?

Si l'on se préoccupe du commerce qui existe actuellement dans le Sahara, et par le Sahara avec le Soudan, incontestablement ce serait une charge, le mouvement commercial de tout le Sahara n'équivalant pas à celui d'une boutique de Paris ou de Londres, puisqu'il atteint à peine le chiffre annuel de 10 millions de francs. Mais partout les mêmes lois économiques régissent le commerce; au seul contact des civilisés, les peuples primitifs voient augmenter leurs besoins, et pour les satisfaire ils se livrent à l'exploitation des richesses naturelles de leur sol; c'est ainsi que la consommation devient plus grande lorsque les marchandises arrivent plus facilement sur les marchés. Le mouvement d'affaires ne vient pas seulement de la demande; il est aussi déterminé par l'offre qui sollicite la consommation. Il se produirait dans ces contrées le même phénomène que celui qui a été observé en Algérie. Avant la conquête française, le commerce de cette régence ne s'élevait pas à 10 millions de francs; il atteignait à peine 5 MILLIONS. Aujourd'hui ce même commerce dépasse QUATRE CENT MILLIONS, et c'est la conséquence en majeure partie de la plus-value acquise par les richesses naturelles du sol ex-



ploité par la population indigène, population qui depuis 1830 a été cependant appauvrie et décimée par la guerre, l'émigration, la famine.

Il y a dans le Sahara et le Soudan occidental le principal élément de la consommation et de la production, celui qui manque malheureusement à l'Algérie, la POPULATION; celle du Sahara est d'un million cinq cent mille habitants, et dans les portions du Soudan que j'ai indiquées au début de cette étude comme se trouvant dans le rayon d'attraction naturelle de nos colonies, il existe des régions qui, pour leur fertilité et la variété de leurs productions, ne peuvent être comparées qu'aux Indes ; il y a là une population de quarante millions de noirs qui élèvent du bétail, travaillent le cuir, filent le coton, cultivent les grains et les légumes, possèdent l'indigo, l'ivoire et l'or.

Il se trouve actuellement dans le Sahara et le Soudan une matière commerciale des plus importantes et dont la nomenclature, quoique aride, contient des enseignements qui obligent à l'exposer ici.

Mais avant de le faire, il est utile de rappeler qu'un commerce bien établi et qui est entre les mains de populations d'origine berbère pour la plupart se fait entre le Sahara et le Soudan, le Sahara et l'Afrique septentrionale. Les organes commerciaux de ce négoce sont assez perfectionnés pour pouvoir être rapidement transformés en un commerce aussi régulier que peut l'être celui d'une nation civilisée de l'Europe ou de l'Amérique.

La population du Sahara peut être divisée en deux catégories ; les nomades et les sédentaires ; chacun de ces groupes apporte à la vie commune son concours effectif.

Aux nomades appartient l'industrie pastorale et celle des transports, l'entretien et la surveillance des routes.

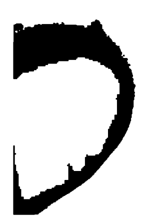
Aux sédentaires, avec l'agriculture et les métiers manuels, échoit le commerce.

Les transports se font dans le Sahara au moyen d'animaux de bât : mulets, ânes, chameaux.

Le mulet et l'âne rendent de réels services. Le premier est la

seule monture qui puisse, tout en ayant une partie des qualités du cheval, supporter, sans dépérir, les mêmes fatigues que les chameaux. Si le poids porté par un âne était aussi considérable que celui que peut transporter un chameau, l'âne devrait lui être préféré, étant encore plus sobre et résistant mieux à une fatigue prolongée. Ce modeste animal peut en effet, comme le chameau, rester plusieurs jours sans boire, et trouve dans tout le Sahara les herbes nécessaires à sa nourriture, mais il ne porte que 80 à 100 kilogrammes. Le bœuf doit être cité comme mémoire, car il y a dans le Sahara quelques tribus qui s'en servent comme porteur, notamment les tribus algériennes du Djebel-Amour. Ainsi la plupart des animaux de bât connus y sont utilisés ; mais les caravanes se servent exclusivement du chameau, et c'est cet animal que l'on trouve à louer pour transporter les marchandises ; la charge moyenne d'un chameau est 250 kilogrammes. De Boghari à Laghouat, le prix de location d'un chameau est de 30 francs; la distance de 309 kilomètres. De Laghouat à Gardaya (Mzab), le prix est de 20 francs; la distance 168 kilomètres. De Gardaya à Metlili des Châamba, le prix est 2 fr. 50 cent.; la distance de 28 kilomètres. Si nous examinons ces différents prix, nous trouverons qu'ils représentent une moyenne de 10 centimes par kilomètre pour 250 kilogrammes, ce qui porterait la tonne de 1,000 kilogrammes à 40 centimes par kilomètre. Le chameau pourrait être aussi utilisé comme animal de trait dans le Sahara, ainsi que cela se pratique en Crimée, etc. etc.; ce serait un grand progrès dont toute l'Algérie bénéficierait.

Quoique généralement l'entretien des routes se borne à celui des puits, j'ai trouvé sur les plateaux qui séparent El-Goléa du Tildikelt des routes parfaitement tracées, par le soin que l'on a eu de débarrasser le chemin de toutes les pierres et de les ranger à droite et à gauche. Les routes du Sahara sont toutes la propriété de certaines tribus ; elles sont plus ou moins sûres suivant que ces tribus sont plus ou moins fortes. Un fait qui a été relaté par tous les voyageurs indique bien la sécurité de ces routes : c'est l'usage où l'on est de laisser sur le chemin même des provisions



et des ballots de marchandises sans garde au milieu du Sahara et près des endroits les plus fréquentés ; l'on ne connaît pas d'exemple que des objets ainsi abandonnés aient été pris, car s'il s'y trouve des brigands capables de surprendre et de piller une caravane, il ne s'en trouve aucun qui ne craigne de se déshonorer en s'emparant d'un bien ainsi abandonné.

Les négociants du Sahara appartiennent à sa population sédentaire ; ils ont des maisons organisées, comme en Europe, avec des associés et des correspondants. Un marchand d'In-Çalah, par exemple, a généralement un associé ou un correspondant dans le Tafilalet ou à Ghadames, par l'intermédiaire duquel il fait acheter ou à Tripoli, ou à Mogador, les marchandises européennes qui lui sont nécessaires, et c'est lui qui vend les productions du Soudan reçues de Tombouctou, d'Aguedes ou de Kouka ; un marchand d'In-Çalah a toujours une maison dans une de ces villes et quelquefois dans toutes.

Tous ces marchands ont des livres de commerce ; ils se créditent et se débitent entre eux, suivant la valeur des opérations qu'ils font ; le troc leur est inconnu, et, soit qu'ils achètent, soit qu'ils vendent, toute marchandise est constamment représentée par une somme d'argent.

Ils se servent de la lettre de change, du billet à ordre, et ils ont, en un mot, tous les usages du grand commerce. Quand l'âge ou la fortune permettent à un négociant du Sahara de se retirer des affaires, il emploie ses capitaux, comme le font beaucoup d'Européens de cette condition, à commanditer des maisons de commerce.

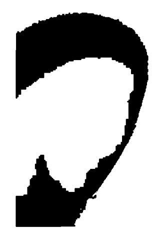
Un tel état de choses n'a rien de surprenant : les populations berbères du Sahara, qu'elles habitent Timimoun, In-Çalah, Ghadames ou Tombouctou, tout comme les Kabyles et les Beni-Mzab, descendent de ces populations du nord de l'Afrique qui surent s'assimiler les deux grandes civilisations de Rome et de Carthage, et de qui la civilisation a reçu son éclat le plus brillant et le plus pur. Les Maures d'Espagne, les rois de Tlemcen, etc. etc., étaient

des Berbères (1). Tous ceux du Sahara attestent leur unité d'origine par la situation exceptionnelle pour des Musulmans faite à la femme, et en ce qu'ils sont les seuls sectateurs de l'islam ayant une loi civile autre que le Coran, enfin parce qu'ils parlent tous des idiomes congénères.

L'habileté et la probité commerciale des Beni-Mzab du Sahara sont bien connues en Algérie; on les y voit chaque jour réussir dans les opérations de commerce les plus importantes, faire la banque, spéculer sur les tissus et sur les grains, se rendre adjudicataires des fournitures de l'État pour l'armée et les administrations, devenir entrepreneurs de travaux publics, en un mot, lutter partout non seulement avec le commerce de l'Algérie, mais aussi avec le commerce israélite indigène.

Mais l'Algérie n'ayant plus aujourd'hui de relation avec l'intérieur de l'Afrique, nos Berbères, qui pourraient répandre notre

(1) L'Algérie est berbère; elle l'a toujours été. On y compte encore plus de Berbères que d'Arabes; et ces Berbères de l'Algérie, comme ceux de la Tunisie et du Maroc, loin de tout dévaster, ont tenté sans cesse d'établir des royaumes réguliers dans l'antiquité et au moyen âge. Massinissa, Juba II, qui épousa la fille de Cléopâtre, Ptolémée, qui éclipsait de son luxe Caligula, étaient des rois berbères. La confédération des Zénata, qui renversa, au x° siècle, la domination arabe des Aglabites; celle des Sanhadja, qui fonda le royaume de Bougie; celle des Lentouna, qui domina des bords du Niger aux bords de l'Elbe sous le nom d'Almorahides; enfin, les Masmouda, qui sont les Almohades, ont tenté successivement d'organiser l'Afrique du Nord dans le même temps que les Saxons et les Franconiens constituaient l'empire allemand du moyen âge; et certes un de leurs plus grands hommes, Abd-el-Moumem, ne le cède en rien soit à Henri II, soit à Frédéric Barberousse. Ils eurent alors leurs jurisconsultes et leurs écoles, rivales de nos universités. Ils fondèrent de grandes villes dont la plupart ont disparu; mais Fez, Méquinez, Maroc, Tlemcen, Tunis sont encore des témoins de la puissance des États berbères au moyen âge; et les belles villes d'Andalousie, et les royaumes de Valence et de Murcie, étaient l'œuvre des Berbères, non des Arabes, quoi qu'on ait dit. ÉMILE MASQUERAY.



commerce dans le Sahara central et le Soudan, se bornent à faire concurrence à nos négociants dans le Tell.

Avant d'examiner en détail les articles que le commerce du Sahara demandera ou offrira à nos négociants, il est essentiel de connaître les monnaies, les mesures, les poids dont il se sert.

L'UNITÉ MONÉTAIRE est le *douro* (sous ce nom, la pièce de 5 francs d'argent française est partout recherchée); le douro se divise en vingt fractions; la pièce de 20 centimes est, dans tout le Sahara, prise pour un vingtième de douro. En raison de la pénurie de monnaie divisionnaire, qui fait souvent couper un douro en plusieurs morceaux du même poids, on change presque partout la pièce de 5 francs pour dix-huit ou dix-neuf pièces de 20 centimes. La pièce de 50 centimes est regardée comme un dixième de douro, celle de 1 franc comme un cinquième. Les monnaies d'argent en usage au Maroc et à Tunis ont aussi cours dans le Sahara; mais actuellement la monnaie française est de beaucoup préférée. L'or monnayé subit toujours une très grande dépréciation.

L'UNITÉ DE POIDS est le rétal, qui vaut 1,500 grammes. Mais, pour tous les articles de provenance européenne, comme le sucre, le savon, etc. etc., l'on se sert d'un rétal que l'on nomme *rétal el roumi* (livre des Romains), et qui ne pèse que 500 grammes.

L'UNITÉ DE MESURE est la coudée. Les Sahariens recherchent avec empressement nos mesures, et il serait facile de les leur faire adopter, ainsi que nos poids. N'ont-ils pas d'eux-mêmes adopté nos monnaies?

Le commerce du Sahara demanderait pour sa consommation les produits que nous avons le plus d'avantages à lui vendre, puisque ce sont ceux dans la production desquels excelle notre industrie. Il nous achèterait:

Du sucre, — du savon, — des bougies, — des draps communs, — des calicots, — des mouchoirs imprimés, — des soie-

ries, — des armes, — de la quincaillerie. — du fer, — de l'acier, — du cuivre laminé, — des outils, — de la verroterie.

Gérard Rohlffs a remarqué, comme moi, que les Sahariens recherchent les produits manufacturés d'origine française de préférence à ceux d'origine anglaise; ce témoignage d'un voyageur essentiellement allemand ne saurait être suspect; Gérard Rohlffs en donne une raison concluante:

« Les Français, dit-il, possédant depuis longtemps l'Algérie, connaissent mieux que les autres Européens le goût et le besoin des Musulmans. »

Au reste, les produits des manufactures françaises sont appréciés depuis des siècles dans ces régions. Les marchands provençaux, établis dans les comptoirs que nous y avons eus pendant tout le moyen âge, les vendaient aux Barbaresques et en trafiquaient même dans l'intérieur de l'Afrique. Nous voyons Louis XIV se préoccuper des produits que la France importait au Maroc, dans le traité qu'il signa à Saint-Germain, le 29 janvier 1662, avec le puissant empereur du Maroc, Muley-Ismaël (1).

Enfin, un commerce qui, à lui seul, alimente une grande par-

(1) Le trafic de la Provence consiste en tartre et papier, dont la consommation est grande en Barbarie, aussi bien que des bonnets de laine rouge fins et communs, draps de Languedoc, cadissons de Nîmes, bazins de Montpellier, futaines, peignes, soies, toilerie de Lyon, fil d'or, brocart, damasquins, velours, cotons, cotonines et autres denrées du Levant de peu de prix, qui sont d'un bon débit en ces pays et d'un meilleur produit.

Celui de Rouen, Saint-Malo et autres villes du Ponant est presque tout en toile, dont on estime qu'il s'en transporte et s'en débite tous les ans en Afrique pour plus de deux cent mille livres.

L'échange qu'on y fait de toutes ces marchandises consiste en cire, cuirs, laines, plumes d'autruche, cuivre, dattes, amandes, arquison (pierre pour la terraille) et des ducats d'or qui servent aux Provençaux pour leur négoce du Levant. Isidore de Saint-Olon, gentilhomme ordinaire et ambassadeur du roi au Maroc. *État présent de l'Empire du Maroc*, p. 143. Paris, 1693.



tie du transit entre le Sahara et le Soudan, celui du *sel*, renaîtrait facilement dans le Sahara algérien, qui contient des gisements considérables de sel gemme, et peut redevenir ce qu'il était, l'un des plus grands centres de production de cette denrée, qui est le plus impérieux besoin du Soudan.

Non seulement nos négociants trouveront sur les marchés du Sahara un débouché nouveau pour nos produits manufacturés: ils y trouveront aussi le moyen de se procurer, à des conditions avantageuse, diverses productions qui peuvent, avec bénéfice, entrer dans notre commerce, et que nous allons examiner. Nous les diviserons en deux catégories :

1° *Produits originaires du Sahara.*

Sumac (*Rhus corriaria*, Lin.). — Croît naturellement et en abondance dans les endroits pierreux du Sahara central; il est employé pour le tannage des peaux dans le Tafilalet et au Maroc.

Henné (*Lansonia inermis*, Lin.). — Est cultivé sur une grande échelle au Touat; une portion de cette région porte le nom significatif de Touat-el-Henna. Les caravanes du Sahara en approvisionnent tout le Mogreb, où il se fait un grand usage de cette plante comme cosmétique et remède. L'industrie européenne en tire une belle couleur noire; il vaut au Touat de 10 à 20 centimes le rétal de 1,500 grammes.

Roses. — Il se cultive dans les oasis du Sahara une grande quantité de roses très odorantes. Les Touatia qui sont venus en 1874 avec moi à Alger en avaient apporté. De l'avis du chimiste qui les a traitées, M. Desvigne, pharmacien, membre de la Chambre de commerce d'Alger, si elles n'étaient séchées au soleil et mal emballées, elles seraient de bonne qualité et pourraient être utilisées pour les mêmes usages que les roses dites de Provins.

Séné (*Cassia senna*, Lin.). — Est cultivé avec succès dans toutes les oasis du Touat; ce médicament, qui était extrêmement employé

jusqu'à la fin du siècle dernier, était à Marseille l'objet d'importantes transactions. Je n'aurais point cité le séné, vu la désuétude dans laquelle cet agent thérapeutique est tombé, si les botanistes n'avaient remarqué que les climats et les terres propres à la culture du séné le sont également à celle de l'indigo et autres plantes tropicales.

GOMMES. — Outre les forêts de gommiers qui se trouvent dans les régions du Sahara voisines de l'Océan et du Sénégal, forêts qui sont régulièrement exploitées et dont une portion des produits est achetée par notre commerce au Sénégal et l'autre par les caravanes du Maroc, il y a dans le Sahara de nombreuses régions où croissent les gommiers. Léon l'Africain parlait déjà de la gomme de Numidie et de Libye. M. Duveyrier compte seize massifs de gommiers entre Ghat et Ghadames et vingt-deux entre Ghat et Mourzouk. Le docteur Rebatel, de Lyon, a constaté dans la seule vallée de Talah, en Tunisie, une quantité de gommiers qu'il évalue à 40,000. Malheureusement les nomades de cette partie de l'Afrique tirent plutôt de ces forêts du bois de chauffage que de la gomme, et les pluies et les animaux détruisent peu à peu et sans profit cette précieuse exsudation.

GALLES. — Sur les nombreux pistachiers (*Pistacia atlantica*, Desf.), *Bétoum* des Arabes, qui croissent dans les Daya du Sahara, se recueillent des galles de qualité très supérieure; un Français de Laghouat, M. Sénac, ayant, à l'Exposition universelle de Paris, en 1867, exposé des galles du Sahara, a obtenu pour ce produit une mention honorable.

TRONNIA. — C'est le carbonate de soude; il se rencontre à l'état natif, sur les bords des lacs salés du Sahara central; il est connu dans le commerce sous le nom de *natron;* le natron du Sahara est très riche; on en a analysé qui contenait 92 p. 0/0 de carbonate de soude pur. Les Sahariens obtiennent aussi la tronnia par l'incinération de certaines plantes appartenant à la famille des *Salsolacées* et nommées *babul* par les indigènes de Négouça, petite



ville nègre du Sahara au nord de Ouargla, où l'on se livre en grand à la fabrication du tronnia. Je sais parfaitement qu'aujourd'hui la majeure des parties des soudes du commerce est préparée artificiellement; j'ai cru cependant devoir signaler ce produit, qui peut devenir l'objet d'importantes transactions.

SALPÊTRE. — On trouve à la surface d'un grand nombre de plaines sableuses et de rochers calcaires du Sahara une quantité considérable *d'azotate de potasse* sous forme de petites houppes cristallines, qui blanchissent souvent le sol sur toute l'étendue de l'horizon. Les naturels recueillent ce nitre, le lessivent et obtiennent ensuite par l'évaporation une belle cristallisation très pure. Des échantillons que j'avais achetés dans le Sahara ont été analysés en novembre 1872 par le docteur Jaquème, de Marseille : il les a trouvés riches de 92.55 p. o/o d'azote pur. Ce salpêtre vaut au Touat de 20 à 30 centimes le rétal de 1,500 grammes.

PEAUX DE CHÈVRES BRUTES. — Il y a dans le Sahara des quantités considérables de chèvres ; la population des oasis y élève un grand nombre de ces animaux, qui sont plus rustiques que les moutons et donnent une plus grande quantité de lait. Les chèvres du Sahara sont d'une espèce particulière, petites de taille, généralement sans cornes, ayant les oreilles pendantes et les poils longs et abondants. Les peaux de chèvres séchées au soleil valent dans le Touat de 10 à 20 centimes l'une.

PEAUX DE CHEVRES TANNÉES. — Un grand nombre de cuirs connus en France sous le nom de *maroquin*, et en Afrique sous celui de *filali*, proviennent des tanneries du Sahara central.

M. Cherbonneau rapporte, dans la relation qu'il a publiée du voyage du commandant de Bonnemain à Ghadames, qu'après avoir envoyé à Paris des pantoufles faites avec des peaux préparées à Tombouctou, il lui fut mandé que le cuir de cette chaussure ayant été examiné par des hommes spéciaux avait été trouvé admirablement tanné, et que rarement l'industrie européenne atteint une telle perfection.

jusqu'à la fin du siècle dernier, était à Marseille l'objet d'importantes transactions. Je n'aurais point cité le séné, vu la désuétude dans laquelle cet agent thérapeutique est tombé, si les botanistes n'avaient remarqué que les climats et les terres propres à la culture du séné le sont également à celle de l'indigo et autres plantes tropicales.

GOMMES. — Outre les forêts de gommiers qui se trouvent dans les régions du Sahara voisines de l'Océan et du Sénégal, forêts qui sont régulièrement exploitées et dont une portion des produits est achetée par notre commerce au Sénégal et l'autre par les caravanes du Maroc, il y a dans le Sahara de nombreuses régions où croissent les gommiers. Léon l'Africain parlait déjà de la gomme de Numidie et de Libye. M. Duveyrier compte seize massifs de gommiers entre Ghat et Ghadames et vingt-deux entre Ghat et Moursouk. Le docteur Rebatel, de Lyon, a constaté dans la seule vallée de Talah, en Tunisie, une quantité de gommiers qu'il évalue à 40,000. Malheureusement les nomades de cette partie de l'Afrique tirent plutôt de ces forêts du bois de chauffage que de la gomme, et les pluies et les animaux détruisent peu à peu et sans profit cette précieuse exsudation.

GALLES. — Sur les nombreux pistachiers (*Pistacia atlantica*, Desf.), *Bétoum* des Arabes, qui croissent dans les Daya du Sahara, se recueillent des galles de qualité très supérieure; un Français de Laghouat, M. Sénac, ayant, à l'Exposition universelle de Paris, en 1867, exposé des galles du Sahara, a obtenu pour ce produit une mention honorable.

TRONNIA. — C'est le carbonate de soude; il se rencontre à l'état natif, sur les bords des lacs salés du Sahara central; il est connu dans le commerce sous le nom de *natron;* le natron du Sahara est très riche ; on en a analysé qui contenait 92 p. 0/0 de carbonate de soude pur. Les Sahariens obtiennent aussi la tronnia par l'incinération de certaines plantes appartenant à la famille des *Salsolacées* et nommées *babul* par les indigènes de Négouça, petite

trouvés riches d'une quantité d'indigotine de 53 à 54 p. o/o. Les indigos rapportés du Soudan par les caravanes sont dirigés par Mourzouk sur l'Égypte.

CIRE. — Très abondante dans le Soudan, elle arrivait autrefois en grande quantité à Tunis et en Algérie. Elle est portée aujourd'hui exclusivement au Maroc et en Égypte.

IVOIRE. — Arrive du Soudan dans le Sahara en quantité considérable. La mission française en constata en 1862 un stock important à Ghadames. L'Hadj-Mohammed, qui apporta des échantillons d'ivoire d'In-Çalah à Alger, lorsqu'il y vint avec moi, assurait qu'il y en avait beaucoup dans le Touat et qu'il provenait de Tombouctou; on ne sait point exactement où le commerce de cette ville va le chercher. L'ivoire de qualité inférieure vaut au Touat 5 francs le rétal de 1,500 grammes; la même qualité dont échantillon fut envoyé à la Chambre de commerce de Paris (qui doit l'avoir conservé), par les soins de celle d'Alger, valait à Paris 10 francs le kilogramme.

DÉPOUILLES D'ANIMAUX. — Les caravanes rapportent du Soudan des cornes de rhinocéros, des dépouilles de tigre, de lion et de quelques autres animaux sauvages.

PLUMES D'AUTRUCHE. — Les plumes d'autruche du Soudan arrivent par paquets de 100. Je n'ai pu recueillir des renseignements exacts sur leur valeur.

PEAUX SÈCHES ET TANNÉES. — Il y a dans le Soudan des quantités considérables de peaux de toutes sortes d'animaux. Les négociants du Sahara en rapportent des peaux d'antilopes, de girafes, de zébus, etc. etc., sèches ou tannées. Les Touatia avaient apporté à Alger des peaux de zébu (bœuf à bosse); ces peaux valent à In-Çalah 5 francs l'une; elles pesaient de 8 à 14 kilogrammes.

OR. — Arrive du Soudan, ou en poudre renfermée dans des tuyaux de plume bouchés avec de la cire, ou en pépites conte-

nues dans de petits sacs de peau, ou travaillé en anneaux; cet or est toujours très pur. D'après M. Henri Duveyrier, il passe annuellement dans la seule oasis d'In-Çalah pour 3,265,000 fr. d'or au cours de Paris. Je ne sais rien de positif sur le cours de l'or, mais l'argent est fort recherché par les nègres qui font tous leurs bijoux avec ce métal. Le change de l'or monnayé contre l'argent monnayé varie au Touat de 20 à 50 p. 0/0.

Étain. — D'après le colonel Mircher, il arrive à Ghadames de l'étain provenant du Bornou. On n'a que des renseignements très incomplets sur les gisements originaires.

Ne sont pas compris dans cette nomenclature des objets qui sont actuellement rapportés par les caravanes du Soudan et qui, comme le *bekour*, la *noix de gourou*, la *civette*, etc., entrent dans la consommation exclusive des indigènes, ou d'autres qui, comme des étoffes et des ouvrages de pelleteries, ne peuvent être pour les Européens que des objets de curiosité. Ont été également laissées de côté les productions du Soudan qui, comme les *arachides* et autres plantes oléagineuses, les bois de teinture, l'ébène, etc. etc., ne font point actuellement partie des cargaisons et des caravanes qui sillonnent aujourd'hui le Sahara.

On le voit, il y a dans la matière commerciale actuellement exploitée par le commerce du Sahara les éléments d'un trafic considérable portant sur les produits qui sont dans le monde du négoce l'objet des transactions les plus sérieuses, telles que : les salpêtres, les peaux, les laines, les graines oléagineuses, etc. etc.; il s'y trouve aussi les objets d'échange qui atteignent les plus hauts prix, tels que l'indigo, l'ivoire, les plumes, l'or, etc. etc.

En dehors de cela, il existe certainement des productions du sol qui n'ont pu entrer dans cette nomenclature, car à l'heure actuelle ils sont inconnus et ils le seront tant que le Sahara et le Soudan n'auront pas été en tout sens soumis aux regards investigateurs des voyageurs, des savants, des commerçants de l'Europe.

Qui connaissait l'alfa il y a vingt ans en Algérie ? Ce précieux



textile n'était qu'une mauvaise herbe. Aujourd'hui, pour l'exploitation de cette seule plante, il s'arme des navires en Europe et en Amérique, où elle a, sauf en *France*, transformé complètement l'industrie des papiers et une portion de celle des tissus; il se crée actuellement des lignes de chemins de fer pour aller exclusivement chercher, dans les profondeurs du Sahara, une plante qui n'avait, je le répète, aucune valeur il y a vingt ans en A érie.

L'ARACHIDE n'a été cultivée au Sénégal et dans le Cayor qu'en 1840, époque où l'on exportait pour la première fois 1,210 kilogrammes en 1868; le Sénégal seul en exportait 12,695,300 kilogrammes (1). Depuis cette exportation a considérablement augmenté; voilà ce que deviennent entre les mains du commerce européen les produits de l'Afrique lorsqu'ils sont connus.

Soit que nous voulions utiliser les produits existants du Sahara et du Soudan, soit que nous voulions en faire entrer de nouveaux dans notre consommation, nous nous trouvons toujours devant une difficulté:

Comment les transporter?

D'un côté, les distances sont courtes, mais le climat et le sol interdisent d'employer d'autre moyen que celui par trop primitif du transport à dos d'homme.

D'un autre côté, le climat et le sol permettent l'emploi de tous les animaux de bât; mais les distances se chiffrent par des milliers de kilomètres, et seules les marchandises d'une grande valeur peuvent supporter les frais et les longueurs occasionnés par leur transport.

Il serait plus utile cependant de retirer du Sahara du salpêtre que des plumes d'autruche, et du Soudan (2), du coton que de l'ivoire ou de l'or.

(1) Voyez l'ARACHIDE, son fruit, l'huile et le tourteau qu'on en retire, par M. B. Coenwinder (broch. in-8°, Lille 1869).

(2) Il existe au Soudan une quantité considérable de coton et il y est à vil prix; il est cultivé par les nègres, qui entendent fort bien cette cul-

Les transports, telle est la difficulté qui se dressera constamment devant toutes les tentatives faites pour entrer en relations commerciales avec l'intérieur de l'Afrique.

ture. La qualité de ce coton est fort belle, com arable aux Géorgie longue soie, mais l'industrie européenne n'a jamais, à cause de la difficulté des transports, pu les utiliser. P. S.



VII.

Chemin de fer d'Alger à Tombouctou et Saint-Louis.

Depuis l'emploi de la vapeur comme moyen de locomotion, nons n'en sommes plus réduits, pour trouver des transports économiques, aux seuls fleuves, *ces chemins qui marchent.* Pourquoi ne demanderions-nous pas à cette vapeur qui a accompli tant de miracles dans les deux mondes celui de nous ouvrir le Sahara et le Soudan?

« Lorsque (1) l'idée se produisit pour la première fois, il y a « une quinzaine d'années, d'établir un chemin de fer qui, traver- « sant le continent américain, relierait New-York à Sacramento, « l'Atlantique au Pacifique, et donnerait aux États-Unis la prépon- « dérance commerciale et politique dans l'extrême Orient, Chine « et Japon, cette idée fut traitée de chimérique et de rêverie, « même en Amérique, où les rêveurs ont eu si souvent raison. « Aujourd'hui un rail continu relie l'une et l'autre mer, sur une « longueur de cinq mille trois cents kilomètres environ, dont « plus de la moitié en pays inculte et désert, sur des terrains où « la nature a accumulé les difficultés, où les pentes sont très fortes, « où les ponts et les tunnels ont dû être multipliés et où la voie a « dû être recouverte sur de longs parcours par des toits et des « constructions solides, pour résister à la chute des avalanches. « Le chemin de fer du Pacifique a donné depuis son achèvement « les résultats qu'on en attendait et les Américains ont pu dire « avec raison que l'œuvre de Christophe Colomb était accomplie, « et que c'est le chemin qui conduit aux Indes.

« Or la distance qui sépare Saint-Louis d'Alger en passant par

(1) Extrait de la lettre que j'ai écrite le 13 janvier 1875 à M. le Ministre du commerce. Ce projet je l'ai aussi exposé le 3 février devant la Société de géographie de Paris et dans diverses conférences publiques faites à Lyon, — Avignon, — Marseille, — Bordeaux, — Paris, — Lille, — Rouen, etc. — P. S.



« Tombouctou n'est pas de quatre mille kilomètres, et la nature « du pays est éminemment favorable à la construction d'une voie « ferrée. On sait maintenant à n'en plus douter que le Sahara « n'est pas un désert de sable et inhabité. De Boghari à In-Çalah, « sur plus de 1,200 kilomètres, partout j'ai trouvé un sol résistant, « une seule fois j'ai rencontré des dunes de sables mouvants et « leur traversée ne m'a pas pris quatre heures. L'œuvre de cons- « truction d'une voie ferrée consisterait presque uniquement dans « la pose des travées et des rails, les dunes n'étant ni assez rap- « prochées ni assez étendues pour être un obstacle sérieux.

« D'autre part, nous savons à n'en pas douter que d'In-Çalah à « Tombouctou la nature des terrains est absolument la même. « Enfin les Arabes et les Maures appellent Sahara les terrains sur « lesquels s'étend la route qui du Sénégal à travers le territoire « des Traza se rend à Tombouctou. Or, en arabe, l'appellation de « Sahara est donnée exclusivement aux terrains solides en oppo- « sition aux terrains mouvants. On peut dès lors conclure que la « nature du sol est la même en deçà et au delà de Tombouctou. »

Une idée aussi simple, et qui doit forcément transformer toute l'économie de l'Afrique occidentale, avait dû venir et était venue à tous les hommes qui se sont occupés de cette question spéciale; on la trouve indiquée dans bien des ouvrages, notamment dans ceux du général Hannoteau et une brochure de M. Juillet Saint-Lager.

Depuis que j'ai donné à cette idée une forme définie, un *ingénieur en chef des ponts et chaussées, M. A. Duponchel*, a envoyé à l'Exposition internationale de géographie une carte indiquant un tracé de ce chemin de fer, qu'il appelle de l'Afrique centrale. M. Duponchel a fait distribuer aux membres du Congrès international des sciences géographiques (session de 1875) une brochure explicative sur son projet (1). Je prendrai dans cette brochure,

(1) *Le chemin de fer de l'Afrique centrale*, étude géographique par A. Duponchel, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Broch. in-8°. Montpellier, 1875.



qui m'a été donnée comme à mes collègues, certains détails précieux dans lesquels les études spéciales de M. Duponchel lui ont permis d'entrer avec autorité (1).

Pour M. Duponchel comme pour moi, il faut tout d'abord arriver à Tombouctou. Il place mal, suivant moi, son point de départ, car il choisit Tuggurth. Cette ville ne me paraît point devoir être la tête de la ligne proposée. M. Duponchel paraît aussi n'attacher aucune importance à la grande loi physique du Sahara dont j'ai parlé, car il tient constamment sa ligne dans un bas-fond, foyer continuel de fièvres, au lieu d'être constamment,

(1) Le journal *l'Explorateur* a publié dans son numéro du 23 septembre 1875 la lettre suivante de M. *A. Duponchel* :

« Monsieur le Rédacteur en chef,

« Veuillez m'excuser si je ne vous ai pas encore remercié d'avoir in-« séré dans votre journal un premier exposé de mon projet de chemin « de fer dans l'Afrique centrale. Je l'eusse fait si j'avais tenu à vous adres-« ser en même temps quelques observations nouvelles que motivaient « vos critiques, d'ailleurs si bienveillantes, et si je n'avais dû attendre « quelques documents qui me manquent encore, pour donner plus de « corps à mon idée et vous prouver qu'il ne s'agit nullement de faire des « tracés à l'aventure.

« Sur ces entrefaites, je reçois tardivement à la campagne votre der-« nier numéro contenant une lettre de M. Soleillet, que je ne puis laisser « sans réponse immédiate. Je n'ai point l'intention de contester la priorité « qu'il revendique. Bien que je n'eusse nulle connaissance de la commu-« nication officielle qu'il reproduit aujourd'hui, je ne mettais pas en doute « que bien d'autres n'eussent émis, avant moi, la pensée de relier l'Algé-« rie à l'Afrique centrale par une voie de fer. Il me serait d'ailleurs facile « de faire voir que le projet de M. Soleillet diffère complètement du mien, « quant aux moyens. Puis, c'est un terrain sur lequel nous serons tou-« jours d'accord et où j'espère me rencontrer avec lui, le désir pratique « que nous avons l'un et l'autre de rendre service à notre pays, en ap-« pelant son attention sur une des entreprises qui peuvent le plus con-« tribuer à assurer sa grandeur matérielle et à lui rendre son influence « civilisatrice.

« A. Duponchel. »

« Tombouctou n'est pas de quatre mille kilomètres, et la nature
« du pays est éminemment favorable à la construction d'une voie
« ferrée. On sait maintenant à n'en plus douter que le Sahara
« n'est pas un désert de sable et inhabité. De Boghari à In-Çalah,
« sur plus de 1,200 kilomètres, partout j'ai trouvé un sol résistant,
« une seule fois j'ai rencontré des dunes de sables mouvants et
« leur traversée ne m'a pas pris quatre heures. L'œuvre de cons-
« truction d'une voie ferrée consisterait presque uniquement dans
« la pose des travées et des rails, les dunes n'étant ni assez rap-
« prochées ni assez étendues pour être un obstacle sérieux.

« D'autre part, nous savons à n'en pas douter que d'In-Çalah à
« Tombouctou la nature des terrains est absolument la même.
« Enfin les Arabes et les Maures appellent Sahara les terrains sur
« lesquels s'étend la route qui du Sénégal à travers le territoire
« des Traza se rend à Tombouctou. Or, en arabe, l'appellation de
« Sahara est donnée exclusivement aux terrains solides en oppo-
« sition aux terrains mouvants. On peut dès lors conclure que la
« nature du sol est la même en deçà et au delà de Tombouctou. »

Une idée aussi simple, et qui doit forcément transformer toute l'économie de l'Afrique occidentale, avait dû venir et était venue à tous les hommes qui se sont occupés de cette question spéciale; on la trouve indiquée dans bien des ouvrages, notamment dans ceux du général Hannoteau et une brochure de M. Juillet Saint-Lager.

Depuis que j'ai donné à cette idée une forme définie, un *ingénieur en chef des ponts et chaussées, M. A. Duponchel*, a envoyé à l'Exposition internationale de géographie une carte indiquant un tracé de ce chemin de fer, qu'il appelle de l'Afrique centrale. M. Duponchel a fait distribuer aux membres du Congrès international des sciences géographiques (session de 1875) une brochure explicative sur son projet (1). Je prendrai dans cette brochure,

(1) *Le chemin de fer de l'Afrique centrale*, étude géographique par A. Duponchel, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Broch. in-8°. Montpellier, 1875.

qui m'a été donnée comme à mes collègues, certains détails précieux dans lesquels les études spéciales de M. Duponchel lui ont permis d'entrer avec autorité (1).

Pour M. Duponchel comme pour moi, il faut tout d'abord arriver à Tombouctou. Il place mal, suivant moi, son point de départ, car il choisit Tuggurth. Cette ville ne me paraît point devoir être la tête de la ligne proposée. M. Duponchel paraît aussi n'attacher aucune importance à la grande loi physique du Sahara dont j'ai parlé, car il tient constamment sa ligne dans un bas-fond, foyer continuel de fièvres, au lieu d'être constamment,

(1) Le journal *l'Explorateur* a publié dans son numéro du 23 septembre 1875 la lettre suivante de M. *A. Duponchel* :

« Monsieur le Rédacteur en chef,

« Veuillez m'excuser si je ne vous ai pas encore remercié d'avoir in-« séré dans votre journal un premier exposé de mon projet de chemin « de fer dans l'Afrique centrale. Je l'eusse fait si j'avais tenu à vous adres-« ser en même temps quelques observations nouvelles que motivaient « vos critiques, d'ailleurs si bienveillantes, et si je n'avais dû attendre « quelques documents qui me manquent encore, pour donner plus de « corps à mon idée et vous prouver qu'il ne s'agit nullement de faire des « tracés à l'aventure.

« Sur ces entrefaites, je reçois tardivement à la campagne votre der-« nier numéro contenant une lettre de M. Soleillet, que je ne puis laisser « sans réponse immédiate. Je n'ai point l'intention de contester la priorité « qu'il revendique. Bien que je n'eusse nulle connaissance de la commu-« nication officielle qu'il reproduit aujourd'hui, je ne mettais pas en doute « que bien d'autres n'eussent émis, avant moi, la pensée de relier l'Algé-« rie à l'Afrique centrale par une voie de fer. Il me serait d'ailleurs facile « de faire voir que le projet de M. Soleillet diffère complètement du mien, « quant aux moyens. Puis, c'est un terrain sur lequel nous serons tou-« jours d'accord et où j'espère me rencontrer avec lui, le désir pratique « que nous avons l'un et l'autre de rendre service à notre pays, en ap-« pelant son attention sur une des entreprises qui peuvent le plus con-« tribuer à assurer sa grandeur matérielle et à lui rendre son influence « civilisatrice.

« A. Duponchel. »

ainsi que cela a lieu par la route centrale, dans des contrées élevées et très saines. Il indique le lit desséché de l'oued Mia comme étant la route toute tracée de la future voie, qu'il arrête à Tombouctou, au lieu de la prolonger, ainsi que je le suppose, jusqu'à Saint-Louis : pour M. Duponchel, il paraît n'y avoir qu'une question algérienne, où doit se trouver avant tout une question française.

M. Duponchel dit : « L'entreprise américaine a démontré en « effet la possibilité d'exécuter une voie de fer d'une très grande « longueur avec un seul chantier mobile de construction, partant « d'une de ses extrémités, faisant de la voie posée à l'arrière, à « raison d'un avancement qui peut atteindre de 2 à 3 kilomè- « tres par jour sur un terrain facile, un engin de ravitaillement et « d'exécution. »

Un seul chantier ainsi composé pourrait facilement partir de Boghari et se diriger sur Laghouat, le Mzab, El-Golea, In-Çalah, Tombouctou, le Sénégal; il n'y aurait aucuns travaux d'art à faire, et l'on n'y aurait que de simples terrassements et quelques tranchées. Dans ces conditions, la voie reviendrait, d'après les calculs de M. Duponchel, qui est ingénieur, à une somme de 300,000 francs par kilomètre, tous frais de construction de gares et les frais spéciaux d'approvisionnement d'eau compris. D'Alger à Saint-Louis, par In-Çalah et Tombouctou, il y a 3,800 à 3,900 kilomètres; mettons 4,000 : cela représenterait une dépense totale de DOUZE CENTS MILLIONS; la voie avançant à raison de deux à trois kilomètres par jour, il faudrait donc 2,000 jours au plus, pas même six ans.

Pour la réalisation de ce projet, M. Duponchel propose la création d'une puissante compagnie analogue par son but et ses moyens à l'ancienne Compagnie des Indes anglaises. Si l'on veut bien se rappeler *que la Compagnie des Indes a présidé plus de soixante ans aux destinées de ce pays sans qu'une seule route y ait été ouverte, et qu'en 1850, en dehors du* GREAT TRUNK ROAD, *tout le mouvement des marchandises dans le Bengale s'opérait à travers des*

sentiers à peine frayés, ou sur des rivières dangereuses (1), on doit avoir peu de confiance dans un pareil moyen pour créer des voies de communication en Afrique, l'intérêt de semblables compagnies étant plutôt de fermer les contrées dont l'exploitation leur est abandonnée que de les ouvrir.

Il faudrait au contraire une grande compagnie internationale, analogue à la Compagnie universelle du canal de Suez, qui créerait ce chemin de fer et n'aurait d'autre mobile que de le voir devenir le centre d'un transit considérable. Une telle voie devrait être neutralisée; ce serait avant tout une artère industrielle de civilisation. Comme l'Église au moyen âge, l'industrie doit être aujourd'hui une grande force morale; elle doit opposer une digue aux barbaries de la guerre et de la force, faire respecter ses travaux, avoir ses lieux d'asile, ses trêves.

Si, retournant à des considérations moins élevées, mais qui ont leur importance, nous cherchons à savoir quels seront les bénéfices et les garanties que nous aurions à donner aux bailleurs de fonds qui confieraient à une telle entreprise DOUZE OU QUINZE CENTS MILLIONS DE FRANCS, ainsi que l'a fait judicieusement observer M. Duponchel, nous avons ces garanties dans le seul transport du sel, denrée de première nécessité, *qui manque complètement dans l'Afrique centrale, dont la fourniture actuelle met déjà en mouvement des caravanes de 10,000 chameaux, dont la consommation régulière, calculée sur les besoins réels d'une population de plus de 80 millions d'hommes, devrait à elle seule, dans un temps donné, assurer un chiffre d'importation annuelle de près d'un million de tonnes, suffisantes pour alimenter un chemin de fer qui en aurait le monopole.*

Cette pénurie de sel dans l'intérieur de l'Afrique a été remarquée par tous les voyageurs. Déjà, en 1860 et en 1862, dans de remarquables travaux qu'il fit au sujet de la mission de Ghadames, M. de Polignac, alors capitaine d'état-major attaché au

(1) Voyez *les Anglais et l'Inde*, par E. de Vabrezen. 1 vol. in-8°. Paris, Michel Lévy.

bureau des affaires politiques du gouvernement de l'Algérie, l'avait fait remarquer et indiqua en même temps le Sahara comme étant avec ses gisements inépuisables de sel gemme la source qui devait fournir à ce besoin.

Je réduis à 40 millions la population à approvisionner, car les contrées sises à l'orient et au sud du lac Tschad tombent naturellement dans le rayon d'attraction de l'Égypte et des colonies anglaises de l'Afrique méridionale. Mais ainsi réduit, l'approvisionnement de toute nature d'une population aussi importante suffira amplement pour assurer les services d'une voie ferrée. Dans les conditions exceptionnelles où se trouverait cette ligne, sans pente et sans courbe, elle pourrait être parcourue par des trains de marchandises de 80 à 100 pièces, pouvant convoyer de 900 à 1,000 tonnes en une fois, et qui transporteraient ainsi à vil prix les produits du Sahara et du Soudan, qui, comme les salpêtres, les cotons, etc. etc., ne peuvent, à cause des prix élevés du fret, entrer dans le commerce général.

Un chemin de fer qui mettrait ainsi en communication l'Océan et la Méditerranée ne serait pas borné du reste au seul transit du Sahara central et du Soudan occidental.

Saint-Louis est déjà une station commerciale importante; les navires venant du Brésil et de la Plata et qui se rendent en Europe touchent à Dakar, port de Saint-Louis. Le jour où un chemin de fer unira Dakar et Saint-Louis à Alger, les voyageurs et certaines marchandises qui demandent des moyens de transports rapides et réguliers emprunteraient cette voie pour se rendre en Europe.

Prenons Paris comme centre vers lequel tendent les voyageurs qui, partis de Saint-Louis, se dirigent vers l'Europe. Il faut d'abord, avec du beau temps, neuf jours pour arriver à Bordeaux, plus un jour de Bordeaux à Paris, soit deux cent quarante heures. La ligne de Saint-Louis à Alger, sans courbe et sans pente, pourrait être parcourue par des trains rapides atteignant une vitesse encore inconnue. Déjà il circule entre Paris et Bordeaux un train faisant 80 kilomètres à l'heure; n'atteindrait-on que cette

vitesse, que l'on pourrait en cinquante heures aller de Saint-Louis à Alger, en passant par Tombouctou. D'Alger à Marseille, il faut trente heures, de Marseille à Paris seize heures, soit un total de Saint-Louis à Paris, par Tombouctou, Alger et Marseille, de quatre-vingt-seize heures. Le même trajet demande par Bordeaux deux cent quarante heures, et encore la voie de mer n'offre jamais les garanties de sécurité pour la régularité de la marche qu'offre la voie de terre: en mer, on est le jouet du temps; si la science est arrivée à le prévoir, elle ne peut encore ni le prévenir ni en empêcher les effets.

Une telle route non seulement deviendrait une voie de communication entre nos deux colonies, mais elle servirait encore à amener au Sénégal et en Algérie un trafic des plus importants; tous les produits originaires du Sahara et quelques-uns du Soudan, amenés à In-Çalah par les caravanes qui viennent d'Aguedes, seraient dirigés sur l'Algérie. Mais la presque totalité des productions du Soudan arriverait à Tombouctou et serait dirigée sur le Sénégal, à qui toutes ces richesses donneraient une vie nouvelle et qui ne serait plus qu'à quatre-vingt-seize heures de l'Europe, par le chemin de fer, et à quelques secondes seulement par la ligne télégraphique qui serait la conséquence naturelle de la construction de la nouvelle voie.

Ce chemin de fer serait aussi le lien qui unirait, à travers le Sahara, le nouveau monde à l'ancien. Les avantages que présentera un tel moyen de communication pour les voyageurs et pour les correspondances, et même pour certaines marchandises, sont trop évidents pour qu'il soit besoin d'en parler; je remarquerai cependant que les régions tropicales, mises ainsi en relation avec le nord, deviendraient des entrepôts d'où le soleil emmagasiné dans les fruits et légumes savoureux serait expédié régulièrement; ce trafic seul des fruits et légumes suffirait amplement pour mettre en mouvement bien des wagons. Un complément indispensable de cette voie serait la pose d'un câble entre Saint-Louis et l'Amérique méridionale.

Nous le savons, l'histoire nous l'enseigne, la prospérité des

peuples dits de race latine a toujours été étroitement liée à l'importance commerciale de la Méditerranée. Du jour où, par les découvertes de Colomb et de Gama, le commerce, de méditerranéen qu'il était, devint transatlantique et transaustral, de ce jour-là commence, au détriment du commerce latin, l'accroissement commercial de l'Angleterre et de la Hollande, etc. La conséquence d'une telle voie serait, en corroborant les effets déjà obtenus par le canal de Suez, de ramener à la Méditerranée le commerce général du monde.

Je ne voudrais pas cependant que l'on pût supposer qu'une semblable création diminuât en rien le mouvement commercial du Sénégal avec l'Océan; ce commerce au contraire en recevrait un accroissement pour le moins aussi considérable que celui de l'Algérie avec la Méditerranée. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, suivant leur valeur, les marchandises demandent ou une voie rapide ou une voie économique, et un chemin de fer qui unirait le Sénégal au Niger et l'Algérie au Niger augmenterait dans une proportion tout aussi considérable les relations du Sénégal avec Bordeaux, Dunkerque et le nord, que les relations de l'Algérie avec Marseille et les autres ports de la Méditerranée.

Je terminerai ces considérations déjà longues par une anecdote qui m'est personnelle et qui prouvera le chemin rapide que font certaines idées.

Le 20 avril 1875, le *Sémaphore*, journal de Marseille, reproduisait une communication que j'avais faite quelques jours auparavant à la Chambre de commerce de cette ville. M. Barlatier, directeur et propriétaire de ce journal, croyait devoir supprimer de cette communication tout ce qui avait rapport à l'établissement futur d'un chemin de fer entre Alger, Tombouctou, Saint-Louis.

M. Michel Rozan, ancien élève de l'École normale, agent de la *Société pour la défense et le développement du commerce et de l'industrie de Marseille*, l'un de mes amis les plus dévoués, qui est complètement acquis, après les avoir sérieusement étudiées, aux

idées que je représente, faisait l'observation de cette suppression à M. Barlatier et lui disait que cette physionomie de *vates* qui me donnait une pareille vue dans l'avenir était dans mon role, et qu'il ne fallait point me la supprimer.

M. Barlatier lui répondait : *Il faut avant tout que M. Soleillet, dont les projets m'intéressent, paraisse un homme sérieux, et un tel chemin de fer est trop bâti sur les sables du Sahara pour ne pas devoir lui nuire ; c'est pour cela que je ne le reproduis pas.*

Trois mois après, en plein Congrès international des sciences géographiques, au milieu de tout ce que le monde savant compte de plus illustre, ce ne sera plus le sérieux ni l'exécution possible d'un tel projet que j'ai à discuter ; mais le tracé même de ce chemin de fer, et cela avec qui ? avec une personne revêtue de cette estampille de l'État nécessaire à certaines gens pour considérer un homme et ses projets comme sérieux : M. Duponchel est, ne l'oublions pas, un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Aussi est-ce avec une entière confiance que je regarde l'avenir, en demandant non par qui, mais à quand l'exécution de la ligne :

Alger, — Tombouctou, — Saint-Louis !!!

peuples dits de race latine a toujours été étroitement liée à l'importance commerciale de la Méditerranée. Du jour où, par les découvertes de Colomb et de Gama, le commerce, de méditerranéen qu'il était, devint transatlantique et transaustral, de ce jour-là commence, au détriment du commerce latin, l'accroissement commercial de l'Angleterre et de la Hollande, etc. La conséquence d'une telle voie serait, en corroborant les effets déjà obtenus par le canal de Suez, de ramener à la Méditerranée le commerce général du monde.

Je ne voudrais pas cependant que l'on pût supposer qu'une semblable création diminuât en rien le mouvement commercial du Sénégal avec l'Océan; ce commerce au contraire en recevrait un accroissement pour le moins aussi considérable que celui de l'Algérie avec la Méditerranée. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, suivant leur valeur, les marchandises demandent ou une voie rapide ou une voie économique, et un chemin de fer qui unirait le Sénégal au Niger et l'Algérie au Niger augmenterait dans une proportion tout aussi considérable les relations du Sénégal avec Bordeaux, Dunkerque et le nord, que les relations de l'Algérie avec Marseille et les autres ports de la Méditerranée.

Je terminerai ces considérations déjà longues par une anecdote qui m'est personnelle et qui prouvera le chemin rapide que font certaines idées.

Le 20 avril 1875, le *Sémaphore*, journal de Marseille, reproduisait une communication que j'avais faite quelques jours auparavant à la Chambre de commerce de cette ville. M. Barlatier, directeur et propriétaire de ce journal, croyait devoir supprimer de cette communication tout ce qui avait rapport à l'établissement futur d'un chemin de fer entre Alger, Tombouctou, Saint-Louis.

M. Michel Rozan, ancien élève de l'École normale, agent de la *Société pour la défense et le développement du commerce et de l'industrie de Marseille*, l'un de mes amis les plus dévoués, qui est complètement acquis, après les avoir sérieusement étudiées, aux

idées que je représente, faisait l'observation de cette suppression à M. Barlatier et lui disait que cette physionomie de *vates* qui me donnait une pareille vue dans l'avenir était dans mon role, et qu'il ne fallait point me la supprimer.

M. Barlatier lui répondait : *Il faut avant tout que M. Soleillet, dont les projets m'intéressent, paraisse un homme sérieux, et un tel chemin de fer est trop bâti sur les sables du Sahara pour ne pas devoir lui nuire; c'est pour cela que je ne le reproduis pas.*

Trois mois après, en plein Congrès international des sciences géographiques, au milieu de tout ce que le monde savant compte de plus illustre, ce ne sera plus le sérieux ni l'exécution possible d'un tel projet que j'ai à discuter; mais le tracé même de ce chemin de fer, et cela avec qui? avec une personne revêtue de cette estampille de l'État nécessaire à certaines gens pour considérer un homme et ses projets comme sérieux : M. Duponchel est, ne l'oublions pas, un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Aussi est-ce avec une entière confiance que je regarde l'avenir, en demandant non par qui, mais à quand l'exécution de la ligne :

Alger, — Tombouctou, — Saint-Louis !!!

peuples dits de race latine a toujours été étroitement liée à l'importance commerciale de la Méditerranée. Du jour où, par les découvertes de Colomb et de Gama, le commerce, de méditerranéen qu'il était, devint transatlantique et transaustral, de ce jour-là commence, au détriment du commerce latin, l'accroissement commercial de l'Angleterre et de la Hollande, etc. La conséquence d'une telle voie serait, en corroborant les effets déjà obtenus par le canal de Suez, de ramener à la Méditerranée le commerce général du monde.

Je ne voudrais pas cependant que l'on pût supposer qu'une semblable création diminuât en rien le mouvement commercial du Sénégal avec l'Océan; ce commerce au contraire en recevrait un accroissement pour le moins aussi considérable que celui de l'Algérie avec la Méditerranée. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, suivant leur valeur, les marchandises demandent ou une voie rapide ou une voie économique, et un chemin de fer qui unirait le Sénégal au Niger et l'Algérie au Niger augmenterait dans une proportion tout aussi considérable les relations du Sénégal avec Bordeaux, Dunkerque et le nord, que les relations de l'Algérie avec Marseille et les autres ports de la Méditerranée.

Je terminerai ces considérations déjà longues par une anecdote qui m'est personnelle et qui prouvera le chemin rapide que font certaines idées.

Le 20 avril 1875, le *Sémaphore*, journal de Marseille, reproduisait une communication que j'avais faite quelques jours auparavant à la Chambre de commerce de cette ville. M. Barlatier, directeur et propriétaire de ce journal, croyait devoir supprimer de cette communication tout ce qui avait rapport à l'établissement futur d'un chemin de fer entre Alger, Tombouctou, Saint-Louis.

M. Michel Rozan, ancien élève de l'École normale, agent de la *Société pour la défense et le développement du commerce et de l'industrie de Marseille*, l'un de mes amis les plus dévoués, qui est complètement acquis, après les avoir sérieusement étudiées, aux

idées que je représente, faisait l'observation de cette suppression à M. Barlatier et lui disait que cette physionomie de *vates* qui me donnait une pareille vue dans l'avenir était dans mon role, et qu'il ne fallait point me la supprimer.

M. Barlatier lui répondait : *Il faut avant tout que M. Soleillet, dont les projets m'intéressent, paraisse un homme sérieux, et un tel chemin de fer est trop bâti sur les sables du Sahara pour ne pas devoir lui nuire*; *c'est pour cela que je ne le reproduis pas.*

Trois mois après, en plein Congrès international des sciences géographiques, au milieu de tout ce que le monde savant compte de plus illustre, ce ne sera plus le sérieux ni l'exécution possible d'un tel projet que j'ai à discuter; mais le tracé même de ce chemin de fer, et cela avec qui? avec une personne revêtue de cette estampille de l'État nécessaire à certaines gens pour considérer un homme et ses projets comme sérieux : M. Duponchel est, ne l'oublions pas, un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Aussi est-ce avec une entière confiance que je regarde l'avenir, en demandant non par qui, mais à quand l'exécution de la ligne :

Alger, — Tombouctou, — Saint-Louis !!!

VIII.

Fertilisation du Sahara.

De toutes les contrées du globe, le continent africain est celui qui se prête le plus docilement aux efforts de l'industrie moderne, qui a su en faire une île par l'ouverture du canal de Suez, et, en faisant jaillir par la sonde artésienne les eaux que ses plus arides contrées tenaient renfermées dans leur sein, a porté la fertilité et la vie dans les parages les plus déserts. Or, c'est là seulement le commencement des transformations que l'Afrique est destinée à subir.

Une des causes d'infériorité de l'Afrique du Nord, remarquée par tous les géographes, ce sont ses côtes sans baiès et la sécheresse de son climat. Deux dépressions existent dans le Sahara, à l'est et à l'ouest du Mogreb, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur l'Océan; le jour est proche où la mer étant amenée par un canal, ces dépressions seront remplies et constitueront des golfes ou mers intérieures, qui corrigeront ce qu'a de défectueux la côte nord de l'Afrique et modifieront complètement son climat.

Déjà la dépression de l'est est entamée; le capitaine Roudaire, qui est un savant et un homme d'action, veut créer et créera une mer intérieure en Afrique. Il a en son œuvre la foi, vraie garantie du succès.

Demain un autre amènera dans le Sahara l'Océan, comme la Méditerranée y aura été amenée par Roudaire.

A ces hommes, comme à tous ceux qui servent la cause du progrès, mon admiration appartient tout entière : j'ai le cœur assez grand, Dieu merci, pour pouvoir admirer; mon œuvre me suffit et je ne voudrais point ajouter à mon nom cette fade popularité que l'on obtient lorsqu'on se parant d'un bon sens qui cache mal la jalousie, fille de l'impuissance, l'on essaie d'entraver des entreprises dont la conception seule honore l'humanité.



Le chemin de fer dont je suis le promoteur, qui a fait l'objet du précédent chapitre, et qui aurait sur la situation économique de l'Afrique occidentale une si grande influence, serait constamment, de Boghari à Saint-Louis, dans le Sahara, e il y serait une des causes efficaces de la transformation que l'homme est appelé à faire subir à cette portion de sa planète.

Le Sahara est une région toute spéciale qui sépare le Mogreb, l'Atlantide des anciens (Maroc, — Algérie, — Tunis, — Tripoli), du Soudan (*bled el Soudan,* pays des noirs). Il commence à Boghari, à 156 kilomètres au sud d'Alger; il s'étend au midi jusqu'à la région des pluies tropicales, est borné à l'ouest par l'Océan, à l'est par la Méditerranée et les sables du désert libyque. Il représente donc une surface égale à l'Europe, moins la Russie. Dans cette immense contrée vit seulement une population d'un million cinq cent mille âmes, dont une portion, les deux tiers environ, nomade, campe sous la tente et se livre à l'élève du bétail. Le nom arabe seul du Sahara, qui vient du radical *Ra'a,* pâturer, indique les proportions que les pâturages ont dans cette contrée. L'autre tiers de la population habite dans des villes et se livre à l'agriculture et au commerce.

Le Sahara, appelé aussi grand désert, n'est point la région aride et désolée que la classique géographie nous représente sans eau, remplie de sables mouvants qui, soulevés par des vents brûlants, ensevelissent les caravanes. Le sable mouvant, sous la forme de dune, existe à la vérité dans le Sahara, mais il n'en occupe qu'une infime partie. Ces sables pourraient, du reste, être fixés par des plantations de pins et de genêts.

Si l'on veut avoir une idée juste du Sahara, il faudra en diviser les terrains en cinq catégories :

1° En dunes; on vient de voir leur peu d'importance;

2° En bas-fonds, *chotts sebka;* ils occupent aussi une étendue peu considérable;

3° En plateaux pierreux sans végétation, nommés en arabe *hamada,* du verbe *hamada* (être privé de végétation) ;

4° En montagnes, véritables Alpes ayant des neiges persistantes et où de grands fleuves prennent leur source;

5° En vastes plaines légèrement ondulées coupées par des *ouad*, véritables fleuves dont l'eau, à cause de la spongiosité du sol et de l'évaporation excessive qui se produit dans une contrée sans pluie et sans arbres, au lieu de couler à ciel ouvert comme celle de nos rivières d'Europe, coule dans le sous-sol. Ces vastes plaines sont ce que les indigènes appellent plus spécialement *Sahara* (terres de pâturages), et, comme elles composent la plus grande partie du grand désert, les Arabes lui ont donné ce nom de *Sahara*, qui correspond à notre nom français *herbage*. Le sol sur lequel s'étendent ces herbages est d'une fertilité incomparable dès qu'il est cultivé et arrosé, et l'eau ne saurait manquer dans une contrée où se trouvent des massifs montagneux tels que le Djebel-Hoggar, Djebel-Amour, etc. etc.

La vie végétale se rencontre actuellement dans le Sahara sous trois formes spéciales; d'abord les *Daya* (au sing. *Dayé*), qui sont des points en contre-bas, où le terrain formant cuvette permet à l'humidité de se concentrer et à de grands arbres de se développer; là se trouve une végétation naturelle des plus variées.

Les portions du Sahara qui ne sont point dans ces conditions exceptionnelles d'humidité sont caractérisées par une seule plante annuelle couvrant de grands espaces; ainsi, de Boghari à *Ras-Chaab*, on compte 290 kilomètres pendant lesquels l'alfa est la plante dominante dans tous les endroits qui ne sont point des daya; puis vient le drin, etc. etc.

La troisième forme sous laquelle se produit la végétation dans le Sahara, ce sont les oasis; toujours elles sont l'œuvre de l'homme; tantôt elles se trouvent placées, comme celles de Laghouat, d'El-Golea, dans des territoires où l'eau est près du sol, et où elles ont remplacé des daya ; d'autres fois, comme pour les oasis du Mzab, elles ont été créées dans des contrées où l'eau est très loin du sol ; au Mzab, elle est à plus de 60 mètres, et aucune végétation ne s'y produirait sans culture.

Dans les oasis qui sont créées sur des anciens fonds de daya, la

fertilité n'est pas plus grande que dans celles que l'on a conquises sur des sols éloignés de la couche aquifère.

Partout j'ai vu, sous des palmiers des oasis, pousser avec une vigueur inconnue sous d'autres cieux tous les arbres et toutes les plantes de l'Europe et de l'Afrique; il y vient aussi, sous ces palmiers, tous les légumes, toutes les céréales; le coton et le séné y sont cultivés avec succès. Enfin, j'ai toujours trouvé une vie végétale réelle là où je ne m'attendais à rencontrer que quelques maigres palmiers.

L'importance agricole des oasis du Sahara, je la démontrerais par deux chiffres : l'un, je l'emprunterais à un ouvrage consciencieux de M. J.-J. Clamageran sur l'Algérie (1). S'appuyant sur des chiffres officiels, cet auteur montre que le Sahara algérien produit pour une valeur de plus de 60 millions de dattes seules.

Quant à l'autre chiffre, je l'asséois sur les données que j'ai recueillies moi-même dans le Sahara, touchant la valeur des terrains au Mzab; les jardins et les terres y sont complantés de palmiers disposés en quinconces et éloignés les uns des autres de deux à trois mètres; ils se vendent par palmier et à raison de 800 francs le palmier.

Jusqu'à présent dans le Sahara, partout où l'homme s'est fixé au sol, partout où il a travaillé la terre, de plantureuses oasis ont surgi : le Sahara n'est le désert que parce qu'il est inculte et inhabité; il n'est ni incultivable ni inhabitable. Habité, le grand désert devient une vaste oasis; tous les jours, nous en voyons dont la population a été chassée et détruite par la guerre disparaître; et les squelettes noircis des palmiers attestent seuls pendant quelque temps que là il y eut des hommes et de la végétation, et nous enseignent comme meurent les oasis.

Nous savons aussi comment elles naissent : celles du Mzab, par exemple, sont établies sur un terrain qui n'avait, il y a à peine trois siècles, aucune espèce de végétation; le Mzab est actuelle-

(1) L'*Algérie*, impressions de voyage suivies d'une Étude sur les institutions kabyles. 1 vol. in-8°, Paris, 1874.

ment un centre agricole prospère; et ces indigènes, ne disposant d'aucun des moyens que l'industrie actuelle place dans nos mains, ont su utiliser les eaux de leur fleuve qui coule à une profondeur de 60 mètres, et au moyen de barrages ils irriguent tout leur territoire. En 1852, Tendouf n'existait pas : c'est aujourd'hui une oasis importante.

Les solitudes du Sahara, dans les parties les plus dénudées, conservent les vestiges d'une grande civilisation d'hommes de race noire, les Garamantes, civilisation à laquelle appartiennent les puits à galeries et des routes pavées. Au moment où fleurissait cette civilisation, cette portion du désert était fertile parce qu'elle était habitée; ces peuples ont laissé sur des roches des dessins, vus et reproduits par plusieurs voyageurs, notamment par le docteur Barth, représentant les scènes ordinaires de leur existence. On y voit des zébus traînant des chars ou employés à d'autres usages; or, il faut à ce bœuf, qui était leur principal animal domestique, plus d'eau et de pâturages que n'en comportent aujourd'hui ces mêmes contrées.

La petite colonie européenne qui suivra l'installation du premier consul d'In-Çalah, celles qui se formeront plus tard autour des centres qui seraient la conséquence de la création d'une grande voie ferrée traversant le Sahara, ne tarderont pas à reconnaître la fertilité tout exceptionnelle du sol; ces premiers colons seront probablement ou des Maltais ou des Espagnols, les uns et les autres habitués à des cultures analogues à celles qui sont actuellement pratiquées dans le Sahara.

Mais, quelque nombreux qu'ils arrivent dans le Sahara, les Européens ne pourront suffire aux travaux que réclameront sa fertilisation et la création de ses routes; ceux qui y viendront auront, du reste, des exigences légitimes telles que le salaire élevé de la main-d'œuvre pourrait être un obstacle insurmontable. On aura beau demander aux machines un travail artificiel, il y a une chose que rien ne remplace, ce sont les bras et la sueur de l'homme : où trouver ces bras et cette sueur?

CHEZ LES POPULATIONS ESCLAVES DU SOUDAN OCCIDENTAL.

IX.

Abolition de l'esclavage dans l'Afrique occidentale par le peuplement du Sahara.

La suppression de l'esclavage, *cette plaie honteuse du monde*, comme l'appelle le grand voyageur anglais David Levingstone, est un beau et noble but que poursuivent actuellement toutes les nations civilisées.

Jusqu'à présent, en Afrique, on est arrivé à supprimer en partie la traite, mais l'esclavage n'en existe pas moins avec toutes ses cruautés (1).

Pour être martyrisés loin de nous, au cœur même de la Négritie, les nègres n'en sont pas moins esclaves; nous n'entendons plus leurs gémissements, mais ils se produisent toujours : ils sont même plus nombreux, car le noir n'ayant plus entre les mains de son avide et cruel possesseur la valeur qu'il représentait au-

(1) Extrait d'une lettre de Porto-Novo, le 16 avril 1875 :

Porto-Novo vient d'être le théâtre d'horribles sacrifices humains qui se sont succédé pendant neuf jours avec une barbarie incroyable.

. . . .

Les funérailles des rois se célèbrent deux fois. Dès que le souverain vient d'expirer, un grand nombre de ses esclaves arrosent de leur sang le tombeau royal; et ce premier sacrifice est toujours accompli lorsque le peuple apprend que le roi n'est plus. Par ce silence plus ou moins prolongé, on prévient souvent les intrigues et les troubles.

Les secondes funérailles sont publiques et solennelles : c'est l'apothéose du roi, qui alors devient fétiche. On lui envoie un plus grand nombre de femmes et d'esclaves, qu'on immole en grande cérémonie. Pour rehausser l'éclat de sa cour dans son nouveau royaume, on lui choisit des cabacères, ou ministres. Mais ceux-ci, préférant aux honneurs d'outre-tombe ceux de la vie présente, obtiennent à prix d'argent d'être remplacés par des esclaves. Ces derniers sont un instant revêtus de la dignité des cabacères et misérablement sacrifiés.

N. Baudin à M. Planque, supérieur des missions africaines à Lyon.

trefois, celui-ci ne lui accorde plus les soins qu'il donnait à son argent.

Dans le Soudan, presque toute la population est esclave et appartient à un petit nombre de rois qui vivent de leurs esclaves comme d'un troupeau de vil bétail. Cet état de choses est créé par un excédent de population d'une part, et par la non-valeur du travail d'autre part. Quand le travail de ses bras ne suffit pas à l'homme pour vivre, il faut bien qu'il se donne un maître.

Ces populations, du reste, nées esclaves, de parents esclaves, ne sauraient, si elles étaient délivrées, faire un judicieux usage de leur liberté et de leur travail ; il leur faut une éducation, une initiation à la vie. Amenons-les dans le Sahara, elles y feront les grands travaux que réclame cette contrée, elles le fertiliseront, et pour prix de ce service, avec l'initiation à la vie moderne qu'elles trouveront dans leur contact avec nous, elles auront la liberté.

Il ne faut point s'attacher aux mots, il existe des millions d'hommes que l'on vend, et quand on ne trouve pas à les vendre, souvent on les tue, parce qu'on ne sait qu'en faire.

Notre qualité de civilisés nous donne sur eux une sorte de droit paternel que nous ne saurions mieux employer qu'en les rachetant à leurs maîtres actuels.

Amenons-les dans le Sahara, faisons-leur accomplir pendant un temps déterminé la tâche pour laquelle ils semblent destinés, ensuite donnons-leur une liberté que sans nous ils n'auraient jamais connue ; nous aurons acheté des esclaves et nous laisserons des hommes. Il est facile de concevoir comment, au moyen de sociétés philanthropiques ou industrielles, ce rachat de nègres esclaves pourrait s'opérer. Un tel peuplement surveillé par les consuls, dont l'établissement dans le Sahara doit précéder toute innovation, ne saurait jamais constituer un retour vers l'esclavage.

Priver momentanément un homme de sa liberté n'a rien de barbare ni d'inhumain, quand on le fait pour le faire contribuer à une action utile ; cela se passe tous les jours dans nos sociétés. En France, cet esclavage momentané a un nom : on est *réquisi-*

tionné pour un incendie, pour un service public; la patrie nous réquisitionne pour le service militaire sans nous demander notre consentement, et nous acquittons l'impôt du sang avant d'avoir, par nos votes personnels, pu influer sur son application; cet impôt est consenti par nos pères, et c'est nous qui le subissons.

Tout enfants nous avons été contraints dans des collèges, dans des écoles, pour notre initiation à la vie, à des travaux, à des études que n'avions point librement choisis.

L'apprenti, dont le temps, pendant plusieurs années, est la chose d'un maître pour lequel il produit un travail utile, ne recevant cependant pour tout salaire qu'une éducation professionnelle, se trouve dans une situation identique à celle qui serait faite aux noirs ainsi amenés dans le Sahara.

Sans entrer dans des détails qui ne sauraient trouver ici leur place, il est nécessaire d'indiquer qu'actuellement on peut se procurer au Mzab, à Ouargla, à Metlili (Sahara algérien), un couple de noirs, adultes homme et femme de belle race, pour 1,000francs. En donnant à ces deux êtres leur liberté au bout de cinq ans de travail, et en supposant qu'ils coûtent pour leur entretien et leur nourriture la somme annuelle, qui ne serait certainement pas atteinte, de 400 francs pour les deux, l'on a, au bout de cinq ans, une dépense totale de 3,000 francs. En estimant le travail de l'homme à 2 francs par jour seulement, au bout de cinq ans il a produit une somme de 3,500 francs; le travail de la femme sert à compenser les chômages, les maladies, les décès; on n'a fait aucun bénéfice, ce qui serait odieux, sur la liberté de ces gens, mais on est rentré dans les fonds exposés, et un travail utile a été accompli.

Une fois libres, ces nègres ou retourneraient dans leur pays et y seraient de véritables moniteurs de civilisation, ou le plus grand nombre certainement se fixeraient au sol du Sahara qu'ils cultiveraient et peupleraient après avoir servi à sa transformation. Je n'admettrais pas l'introduction des noirs si l'on ne devait leur procurer dès le premier jour le moyen de se marier, et de s'attacher ainsi au sol.

Peut-être les nègres trouveraient-ils dans le Sahara, où des hommes de leur race, les Garamantes, étaient arrivés à un état très avancé de civilisation, des conditions climatériques se prêtant mieux que le climat énervant du Soudan à leur développement intellectuel; peut-être verrions-nous promptement ces noirs importés, devenir des hommes civilisés analogues à ceux de leur race que nous voyons dans nos écoles et dans toutes nos fonctions publiques. Il y a des nègres français prêtres, magistrats, officiers, médecins, avocats, ingénieurs, etc. etc., et ils montrent dans ces diverses professions tout autant d'intelligence que les blancs.

Nous aurions incontestablement dans les noirs du Soudan des auxiliaires précieux. Ce ne sont point des sauvages incapables de travail utile; ils ont déjà franchi les deux premiers échelons de la vie sociale, ils ne sont plus chasseurs, ils ne sont plus pasteurs, ils vivent dans des villages, ils se livrent à la culture du sol, ils ont une organisation sociale fixe qui a à sa base l'esclavage, qui est une des formes de la civilisation, et qui fut le levier sur lequel s'appuya l'antiquité.

Il serait plus barbare de refuser d'acheter ces hommes et d'utiliser momentanément leur servitude, de les priver ainsi, eux de leur liberté que seuls nous pouvons leur accorder, et nous des bénéfices que leur travail peut nous procurer, qu'il ne serait humain de nous en abstenir sous le prétexte de respect pour la liberté humaine.

Cette idée du peuplement du Sahara par les noirs a été, je crois, pour la première fois émise en 1842 par M. Sutil.

Depuis, MM. Ausone de Chancel, Henri Duveyrier, de Polignac, Féraud, etc. etc., ont tour à tour appelé l'attention sur de semblables projets. J'en entretenais la Chambre de commerce d'Alger le 26 juin 1873, et ce projet lui a paru assez important pour qu'elle se le rappelât dans le rapport qu'elle fit sur mon dernier voyage au gouverneur général de l'Algérie.

Pour le général Chanzy, cette idée, qui lui paraît digne d'étude, est d'une réalisation difficile. Il me semble que,

quelque difficile qu'il paraisse, un projet dont la réalisation permettrait de transformer un monde et de délivrer une race doit être tenté. J'appelle sur lui l'attention des économistes, des philanthropes et des anti-esclavagistes, aux méditations desquels je livre les réflexions qui précèdent.

CONCLUSION.

L'AVENIR DE LA FRANCE EST EN AFRIQUE, parce que là se trouve l'Algérie, cette terre fertile entre toutes, qui doit promptement devenir une terre exclusivement française, peuplée, cultivée, possédée par des Français ou par des hommes acceptant librement nos lois et nos mœurs. Nos départements algériens sont appelés à former cette France transméditerranéenne, qui fera, ainsi que le disait un publiciste distingué, « que des Français fortement établis sur « les deux rives de la Méditerranée, au cœur de l'ancien con« tinent, maintiendront, à travers les temps, le nom, la « langue et la légitime influence de la France. »

L'AVENIR DE LA FRANCE EST EN AFRIQUE, parce que là se trouve le Sénégal. Cette terre depuis des siècles est française et elle nous donne dans nos concitoyens noirs, qui peuvent affronter toutes les rigueurs des meurtriers climats de l'Afrique équatoriale, le moyen de nous étendre en tout sens, de rayonner de tous côtés sur les riches régions du Niger, destinées à devenir l'apanage de la plus ancienne de nos possessions.

L'AVENIR DE LA FRANCE EST EN AFRIQUE, parce que là se trouvent un désert à fertiliser, un monde à civiliser, les chaînes séculaires de toute une race à briser.

L'AVENIR DE LA FRANCE EST EN AFRIQUE, parce que c'est là que doit passer une des grandes artères du monde moderne,

celle qui mettra l'Amérique en communication avec la Méditerranée.

Je ne suis qu'un simple voyageur, dont l'ambition se borne à planter des jalons sur la route qui, à travers le Sahara, doit réunir nos deux possessions d'Afrique et le nouveau monde à l'ancien.

J'ai cru cependant qu'il m'appartenait d'élever la voix et de dire ce que je voyais, comme le gabier de vigie qui, du haut de son mât, doit le premier de l'équipage crier : Terre!!!

Les idées que je viens d'exposer auraient pu l'être par des spécialistes; mais il y a fort à craindre que chacun n'eût vu dans l'ensemble des faits dont je viens d'entretenir mon lecteur que celui touchant à sa spécialité : l'un n'aurait songé qu'au commerce, l'autre qu'à la fertilisation du Sahara ou à son peuplement par les noirs, un troisième n'aurait entrevu qu'une locomotive dévorant l'espace au milieu d'un continent désert.

Il appartenait à un voyageur comme moi de voir les choses d'un œil plus philosophique et de comprendre que la transformation de l'Afrique doit s'effectuer par les différents moyens que j'ai indiqués, mais tous employés simultanément. En effet, que sera le commerce de l'Afrique centrale si on n'y produit une révolution dans les transports? Seul un chemin de fer peut la procurer; mais comment créer ce chemin de fer sans bras? comment conserver et entretenir la voie une fois qu'elle sera établie, si elle ne traverse que des régions désertes? comment peupler ces régions, si elles demeurent incultes? Les bras nécessaires à la construction de la route deviennent, dans mon projet, ceux qui fertilisent le Sahara, et je fais suivre la pose des rails entre Alger et Saint-Louis de la création, à droite et à gauche de la voie,

d'oasis qui, avec le temps, formeront un berceau continu de verdure entre l'Océan et la Méditerranée, et qui finiront, par leur accroissement naturel, à remplir d'arbres, de champs de céréales, de troupeaux et d'habitants une contrée presque aussi grande que l'Europe, et qui est aujourd'hui déserte.

J'ai cru aussi qu'il était bon que ce fût un voyageur comme moi qui appelât l'attention du public sur cette question capitale; car si nous en savons aujourd'hui assez pour affirmer que l'AVENIR DE LA FRANCE EST EN AFRIQUE, nul n'en sait assez aujourd'hui sur le Sahara pour pouvoir sans témérité y entreprendre quoi que ce soit sans avoir étudié, plus sérieusement qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, cette contrée.

Ce qu'il faut, ce qui est impérieusement nécessaire, c'est que nous connaissions enfin les régions qui séparent nos deux colonies. Les Russes, les Anglais, les Américains, les Égyptiens même, nous montrent comment il faut agir en pareil cas. La France ne finira-t-elle pas par rougir d'une inaction qui lui est si préjudiciable? Je l'espère, et c'est pour cela que je me suis efforcé dans les pages précédentes de soulever un coin du voile qui nous cache ce mystérieux continent, dernier repaire de la barbarie. Par notre conquête d'Alger, nous avons déjà eu l'honneur de la détruire sur mer : reculerions-nous, maintenant qu'il nous faut attaquer pacifiquement cette même barbarie au sein de l'Afrique ?

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

A. — Lettre du D[r] Warnier, député d'Alger, à M. le Président de la Chambre de commerce d'Alger.

B. — Rapport de la Chambre de commerce d'Alger à M. le Gouverneur général civil de l'Algérie, sur l'exploration commerciale et scientifique de M. Paul Soleillet à l'oasis d'In-Çalah.

C. — Lettre de M. le Gouverneur général civil de l'Algérie à la Chambre de commerce d'Alger (réponse à son rapport).

POST-FACE.

Ces pièces justificatives sont insérées dans la brochure originale, qui est déposée aux archives de la Commission supérieure.

